

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
POSGRAP- PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGeo

JOSÉ LIMA DE REZENDE

ARRANJO PRODUTIVO DAS CARROCERIAS DE CAMINHÕES
NO MUNICÍPIO DE ITABAIANA/SE

Cidade Universitária Prof. José Aloísio de Campos
São Cristóvão – Sergipe
2016

JOSÉ LIMA DE REZENDE

**ANÁLISE DO ARRANJO PRODUTIVO LOCAL DAS CARROCERIAS DE
CAMINHÕES NO MUNICÍPIO DE ITABAIANA/SE**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Núcleo
de Pós-Graduação em Geografia da
Universidade Federal de Sergipe–PPGEO/UFS
– como pré-requisito para obtenção de título
de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Sônia de Souza Mendonça Menezes

**Cidade Universitária Prof. José Aloísio de Campos
São Cristóvão – Sergipe
2016**

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

Rezende, José Lima de

R467a Análise do arranjo produtivo local das carrocerias de caminhões no município de Itabaiana/SE / José Lima de Rezende ; orientadora Sônia de Souza Mendonça Menezes. – São Cristóvão, 2016.

119 f. : il.

Dissertação (mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Sergipe, 2016.

1. Geografia econômica. 2. Desenvolvimento econômico. 3. Economia regional. 4. Caminhões – Carrocerias – Indústria – Itabaiana (SE). I. Menezes, Sônia de Souza Mendonça, orient. II. Título.

CDU 911.3:33(813.7)

JOSÉ LIMA DE REZENDE

**ARRANJO PRODUTIVO LOCAL DAS CARROCERIAS DE CAMINHÕES NO
MUNICÍPIO DE ITABAIANA/SE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Sergipe, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Sônia de Souza Mendonça Menezes

BANCA EXAMINADORA

Prof^ª Dr^ª Sônia de Souza Mendonça Menezes (PPGEO/UFS)
Orientadora

Prof. Dr. Dean Lee Hansen (PPGEO-UFS)

Prof. Dr. José Eloízio da Costa (PPGEO-UFS)

São Cristóvão- Sergipe

Agosto 2016

Dedico esse trabalho, em primeiro lugar, a minha mãe Crisolita Pereira de Lima e a minha irmã Nelma Lima por serem as pessoas que sempre acreditaram em mim, mesmo quando ninguém depositava confiança e por me incentivar desde o princípio e diante das piores adversidades. Em memória do meu pai Ariston Nunes que mesmo não estando presente em todos os momentos de minha vida conseguiu fazer a diferença nos poucos em que estive. Por fim ao meu amor, Flávia Cristina, que entrou na minha vida nos preparativos finais dessa jornada, mas que fez toda a diferença diariamente fazendo de mim o homem mais feliz do mundo.

Agradecimentos

Em primeiro lugar gostaria de agradecer a Deus pela força que tem me dado nos momentos onde nem eu mesmo imaginei poder ter; pelas luzes que me deu nas madrugadas de trabalho onde a esperança parecia já ter sido perdida; por ter acalantado meu desespero e me mostrado o caminho no momento exato e por todas as conquistas alcançadas até hoje.

Em segundo lugar agradeço a minha mãe, que é minha fortaleza, meu maior exemplo e a mulher que independentemente das circunstâncias, problemas ou adversidades sempre esteve do meu lado, me incentivado, apoiando e enaltecendo minhas conquistas, mesmo as menores ela fazia questão de torna-las gigantes no brilho do seu olhar ou no seu sorriso discreto. O que sou hoje, mas principalmente o que serei no futuro devo a senhora Dona Crisolita.

Agradeço a minha irmã Nelma Lima, minha maior incentivadora e torcedora, mesmo com seu jeito um pouco grosso, mas amável ao mesmo tempo, consegue tirar de mim coisas que nem eu mesmo imaginei um dia ser capaz de fazer, se cheguei ao ponto que cheguei devo a ela, minha primeira professora, mulher que me ensinou a juntar minhas primeiras sílabas, formar minhas primeiras palavras, frases e que cada momento não para de me ensinar mais e mais.

Dedico esse trabalho também ao meu amor Flávia Cristina, que nos momentos finais desse trabalho tem segurado a barra do nosso lar sem nem ao menos demonstrar insatisfação, cansaço ou chateação por ver o seu marido um pouco ausente. Queria que ela soubesse que o brilho do olhar dela me fortalecia a cada momento de decepção e que em inúmeras madrugadas quando já estava cansado e, até mesmo, um pouco desmotivado, via as minhas energias serem renovadas ao observá-la enquanto dormia; nesses momentos tinha certeza de que todo sacrifício valeria a pena!

Não posso deixar de dedicar também esse trabalho a memória do Senhor Ariston Nunes de Rezende, meu pai. Apesar de não poder ter acompanhado fisicamente minha formação acadêmica e o processo de construção dessa dissertação, sua memória se fez presente a cada momento, a cada instante, para sociedade pode não ser considerado um bom pai, mas para mim o Senhor foi o melhor pai do mundo!

Até hoje guardo em minha memória suas brincadeiras, seu sorriso e o orgulho que o senhor demonstrava ter de mim em todas as circunstâncias. Hoje pais, até mesmo os seus erros me ajudam a me tornar uma pessoa melhor.

Gostaria de agradecer também aos demais familiares meus. Em especial as minhas primas Marlena e Helena, pela auxílio nas pesquisas não apenas de forma física, mas também moral, sempre com incentivos e palavras de carinho que eram a mim dirigidas presencialmente ou a distância por meio de mensagens.

Agradeço também aos meus primos Wanderclayton (Wandinho) e Rogério, mas do que primos considero-os verdadeiros irmãos, que em meio a brincadeiras e gargalhadas sempre se colocaram a disposição para ajudar no que fosse necessário em qualquer momento e a qualquer hora, primos melhores do que vocês Deus não poderia ter me dado. Só espero ser para vocês um primo tão bom quanto vocês são para mim.

Em síntese agradeço a amigos, colegas de trabalhos, coordenadores e diretores das escolas que trabalho pelo apoio e incentivo a essa pesquisa por meio da compreensão ou de palavras de apoio, principalmente na parte final de sua elaboração.

Gostaria de agradecer de forma muito especial a todos os professores que passaram pela minha formação escolar e acadêmica, pois percebo que nesse trabalho existe um pouquinho de cada um deles em algum momento determinado de minha vida. Gostaria de agradecer a orientação e confiança depositada em mim pela Professora Sônia de Souza Mendonça Menezes e demais professores do Departamento de Geografia da UFS como também do Programa de Pós-Graduação.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal do Nível Superior - CAPES, pelo financiamento da pesquisa.

Por fim, faço aqui um agradecimento especial a todos os meus alunos que tem demonstrado um misto de compreensão, admiração e incentivo ao meu trabalho que particularmente eu não esperava e que me deixa com uma certeza muito grande de que escolhi a profissão certa e que devo permanecer firme em meus objetivos como educador.

Todos veem o que você parece ser, mas
poucos sabem o que você realmente é.
(Maquiavel)

RESUMO

No atual mercado competitivo, reflexo do sistema capitalista, presencia-se a visão de que as empresas multinacionais são as responsáveis pelo desenvolvimento econômico de cidades e regiões devido ao seu forte capital financeiro e capacidade de absorção de mão-de-obra. Diante dessa realidade, encontra-se teorias que afirmam a importância das atividades desenvolvidas no âmbito local, fortalecidas por suas potencialidades e alicerçadas pelas relações sociais dos atores, e que emergem como uma alternativa ao desenvolvimento vertical. Para estimular as atividades realizadas no território como uma estratégia de reprodução social e econômica que vai de encontro a lógica da atração de empresas multinacionais e transnacionais, conceitos, teorias estão sendo formuladas e reformuladas, e apontam a força das iniciativas locais como uma alternativa para o desenvolvimento territorial ancorada nas potencialidades, uma tendência construída a partir da difusão das pequenas e médias empresas na região Terceira Itália. Nas políticas de desenvolvimento territorial o papel das Micro e das Pequenas Empresas (MPEs) é relevante por incrementarem os fluxos econômicos em áreas onde inexistia a presença de indústrias ou corporações de grande porte, proporcionando um processo de crescimento econômico endógeno fortalecendo as relações econômicas horizontais que, em alguns casos, estão pautadas em tradições locais. Dentre os conceitos que emergem a partir da perspectiva do desenvolvimento lugar estão os Arranjos Produtivos Locais (APL), conformados por aglomerados produtivos de empresas que apresentam segmentos de atividades em comum e que contam como suas principais estratégias de crescimento o compartilhamento do conhecimento entre os grupos e apresenta características de competição e cooperação. A presente dissertação tem por objetivo analisar a configuração espacial do APL das carrocerias de caminhões no município de Itabaiana/SE e o reatamento na economia do município. Para o cumprimento desses e de outros objetivos foram realizadas leitura da literatura, além de trabalhos de campo com aplicação de questionários e realização de entrevistas com atores ligados à temática. O presente Arranjo Produtivo conta com um total de 66 empresas voltadas a manutenção e fornecimento de equipamentos para os caminhões, desse total 16 são voltadas a fabricação de carrocerias, o destino da produção extrapola a fronteira estadual atingindo a escala regional. As empresas estão vinculadas aos grupos familiares e transmitidas às novas gerações que possibilitam a continuidade das atividades. O APL das carrocerias de caminhões apresenta além da troca de experiência e informações entre os atores envolvidos, a ajuda mútua entre os proprietários das empresas, entretanto, embora sejam reconhecidos como um APL em Sergipe, não contam com o apoio do poder público para incentivar e promover o desenvolvimento das atividades.

Palavras Chaves: Desenvolvimento Local, Arranjo Produtivo Local, Carrocerias, Caminhões, Itabaiana.

ABSTRACT

In today's competitive market, a reflection of the capitalist system, we witnessed the view that multinational companies are responsible for the economic development of cities and regions due to its strong financial capital and ability to hand labor absorption. Given this reality, we find theories that recognize the importance of activities at the local level, strengthened by its potential and underpinned by social relations of the actors, and emerging as an alternative to vertical development. To stimulate activities in the territory as a social reproduction strategy and cost that goes against the logic of attracting multinational and transnational companies, concepts, theories are formulated and reformulated, and point to the strength of local initiatives as an alternative to the territorial development anchored in potential, a trend built from the spread of small and medium enterprises in the Third Italy region. In territorial development policies the role of Micro and Small Enterprises (MSEs) is relevant to step up economic flows in areas not exist the presence of industries or large corporations, providing an endogenous economic growth process strengthening horizontal economic relations in some cases, they are guided in local traditions. Among the concepts that emerge from the place development perspective are the Local Productive Arrangements (LPA), conformed by production clusters of companies with activities segments in common and which have as their main growth strategies knowledge sharing between groups and features of competition and cooperation features. This thesis aims to analyze the spatial configuration of the LPA of truck bodies in the municipality of Itabaiana City / SE and folding down the city's economy. To meet these and other objectives were accomplished reading of the literature, as well as field work with questionnaires and interviews with actors related to the theme. This arrangement Productive comprises a total of 66 companies dedicated to maintenance and supply of equipment for the trucks, of this total 16 are aimed at making bodies, the fate of production goes beyond the state line reaching the regional scale. Companies are linked to family groups and transmitted to new generations that allow the continuation of activities. The LPA of truck bodies presents beyond the exchange of experience and information between the actors involved the mutual aid between the owners of companies, however, although recognized as a cluster in Sergipe, do not have the support from the Government to encourage and promote the development of activities.

Key Words: Local Development, Local Productive Arrangement, Bodyworks, Trucks, Itabaiana City.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Localização do município de Itabaiana

Figura 02 – Estabelecimentos de nível de ensino fundamental municipal e estadual – Itabaiana/SE

Figura 03 – Escola de nível médio provadas, públicas estaduais e públicas federais

Figura 04 – IDH de Itabaiana/SE

Figura 05 – PIB – Valor adicionado bruto – agropecuária, indústria e serviços – Itabaiana/SE

Figura 06 – Cadastro de empresas do setor terciário – Itabaiana/SE

Figura 07 – Empregos gerados pelo setor de serviços – Itabaiana/SE

Figura 08 – Rendimentos gerados pelo setor de serviços – Itabaiana/SE

Figura 09 – Produção de Milho (T) Itabaiana/SE

Figura 10 – Produção de Amendoim (T) Itabaiana/SE

Figura 11 – Produção de Batata Doce (T) Itabaiana/SE

Figura 12 – Produção de Mandioca (T) Itabaiana/SE

Figura 13 – Mercedinhas

Figuras 14 – Faixada das residências itabaianenses adaptadas para guardar os caminhões

Figura 15 - Faixada das residências itabaianenses adaptadas para guardar os caminhões

Figura 16 - Faixada das residências itabaianenses adaptadas para guardar os caminhões

Figura 17 – Santo Antônio adornado para a procissão em sua homenagem Itabaiana/SE

Figura 18 – Datas festivas em que os caminhoneiros não viajam Itabaiana/SE

Figura 19 – Feira do caminhão

Figura 20 - Feira do caminhão

Figuras 21 – Carreata dos caminhoneiros

Figura 22 - Carreata dos caminhoneiros

Figura 23 – Bênção dos caminhões

Figura 24 – Café da manhã regional

Figura 25 – Tempo que Frequenta a Festa dos Caminhoneiros Itabaiana/SE

Figura 26 – Mensagens saudosistas em caminhões

Figura 27 - Mensagens saudosistas em caminhões

Figura 28 – Pannel de divulgação da Feira do Caminhão e seus Patrocínios

Figura 29 - Pannel de divulgação da Feira do Caminhão e seus Patrocínios

Figura 30 – Carreatinha Mirim

Figura 31 – Miniaturas de caminhões

Figura 32 - Miniaturas de caminhões

Figura 33 - Miniaturas de caminhões

Figura 34 – Miniatura adornada com a imagem de Santo Antônio

Figura 35 – Distribuição dos Arranjos Produtivos Locais em Sergipe

Figura 36 – Faixada das fábricas de carrocerias

Figura 37 - Faixada das fábricas de carrocerias

Figura 38 - Carrocerias mais comercializadas – Itabaiana/SE

Figura 39 - Carrocerias do tipo graneleiro

Figura 40 - Carroceria do tipo boiadeiro

Figura 41 - Carroceria do tipo carga seca

Figura 42 - Origem da matéria-prima e destino da produção de carrocerias - Itabaiana/SE

Figura 43 - Destino da produção de carrocerias – Itabaiana/SE

Figura 44 – Sequência de fabricação das carrocerias e caminhões

Figura 45 - *Desing* das carrocerias de caminhões

Figura 46 - *Desing* das carrocerias de caminhões

Figura 47 - Empresas integradas do APL do caminhão Itabaiana/SE

LISTA DE TABELAS E QUADROS

Tabela 01 – Distribuição da população nos espaços urbano e rural Itabaiana/SE

Tabela 02 – Matrículas em escolas da rede privada, pública estadual, pública federal e pública municipal

Tabela 03 – Produto Interno Bruto - Itabaiana/SE

Número de empresas com atividade ligada ao APL das carrocerias de caminhões - Itabaiana/SE

Tabela 04 – Cultivo de mandioca: área colhida, produção e rendimento médio – Itabaiana.

Tabela 05 – Número de empresas com atividade ligada ao APL das carrocerias de caminhões – Itabaiana/SE

Tabela 06 - Ano de fundação das fábricas de carrocerias Itabaiana/SE

LISTA DE SIGLAS E ABERVIATURAS

APL – Arranjo Produtivo Local

BNDES – Banco Nacional De Desenvolvimento Econômico e Social

CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas

CPRM – Companhia de Pesquisas de Recursos Minerais

EMDAGRO – Empresa de Desenvolvimento Agropecuário

FGV – Fundação Getúlio Vargas

GRUPAM - Grupo de Pesquisa e Estudos sobre Alimentos e Manifestações Culturais Tradicionais

HUSE – Hospital de Urgência de Sergipe

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFS – Instituto Federal de Sergipe

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

MPE – Micro e Pequenas Empresas

NEAPL-SE - Núcleo Estadual de Arranjos Produtivos Locais – Sergipe

PIB – Produto Interno Bruto

Pnad - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio

PP – Partido Progressista

PPGEO – Programa de Pós-Graduação em Geografia

PL – Projeto de Lei

PME – Pequenas e Micro Empresas

PSC – Partido Social Cristão

REDSIST - Rede de Pesquisa em Sistemas Produtivos e Inovativos Locais

SEED – Secretaria Estadual de Educação

SEDETEC - Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico da Ciência e Tecnologia e do Turismo

SPL – Sistema Produtivo Local

UFS – Universidade Federal de Sergipe

SUMÁRIO

Introdução	16
Capítulo I - Desenvolvimento regional: os Arranjos Produtivos Locais como possibilidade. 22	
1.1 – Desenvolvimento Local: uma possibilidade de fortalecimento das Micro e Pequenas Empresas	24
1.2 - Das Aglomerações Produtivas ao Arranjo Produtivo Local	32
Capítulo II - Itabaiana/SE: aspectos geoeconômicos	41
2.1 - Itabaiana: localização, processo de ocupação e povoamento	41
2.2 - Itabaiana: aspectos físicos	44
2.3 – Itabaiana: aspectos socioeconômicos	47
Capítulo III – Festa de Santo Antônio e Festa dos Caminhoneiros: elementos da identidade itabaianense.....	65
3.1 - A relação identitária entre a festa de Santo Antônio e a festa dos caminhoneiros em Itabaiana/SE	65
3.2 – A festa dos caminhoneiros: um espaço de comunhão e negócios	71
3.3 - Carreatinha mirim: o repasse da cultura do caminhoneiro no município de Itabaiana/SE.....	79
Capítulo IV - APL das carroceiras no município de Itabaiana	84
4.1 - Fábricas de carrocerias: atividade motriz do APL das carrocerias de caminhões	85
4.2 - A percepção dos empresários em relação ao APL	100
4.3 - Os demais segmentos ligados ao APL das carrocerias de caminhões	102
Reflexões Finais	105
Referências	108
Apêndice	116
Apêndice 01 – Questionário aplicado aos participantes da Festa dos Caminhoneiros	117
Apêndice 02 – Questionário aplicado com os donos das fábricas de carrocerias de caminhões.....	119

Introdução

O sistema capitalista perpetua-se como modelo hegemônico nas relações comerciais e amplia a sua área de atuação por meio da difusão da globalização tem contribuindo para que empresas de caráter multinacionais e transnacionais ampliem o alcance atingindo grandes centros urbanos e chegando, até a dimensão local, em pequenos municípios interioranos.

Esse fenômeno cria rebatimentos direto no desenvolvimento de empresas locais, pois as mesmas não conseguem competir de forma igualitária com concorrentes que contam com capital financeiro internacional, criando uma homogeneidade das atividades alicerçadas nas empresas multinacionais e/ou transnacionais que atuam de forma vertical impondo a sua lógica produtiva e se espalham pelo local na tentativa de estabelecer um monopólio com o objetivo de controlar a dinâmica econômica local.

Outra realidade encontrada em cidades de menor porte é a inexistência dessas empresas de capital financeiro internacional, deixando-as carentes de ferramentas geradoras de emprego e renda, dependente das ações do Estado e criando a expectativa da instalação de empresas desse porte em seu território.

Ante ambos os cenários, percebe-se a emergência de empresas de cunho local, alicerçadas em um público consumidor também local e fazendo uso de técnicas e conhecimentos que possuem relações diretas com o território onde estão desenvolvendo suas atividades; de modo geral essas empresas são de porte Micro ou Pequena, as chamadas MPE, e contribuem de forma significativa para o desenvolvimento socioeconômico do lugar.

Percebe-se a emergência de estratégias que tem como objetivo estimular as atividades de cunho local baseada nas ações de seus atores e utilizando-se de recursos tangíveis: matéria-prima, por exemplo, e intangíveis como o conhecimento, para quebrar com essas realidades citadas, de dependência das multinacionais ou de ausência de empresas que ofereçam uma oferta significativa de empregos, anteriormente e fortalecer as empresas locais.

Para que tal objetivo possa ser alcançada deve-se haver o envolvimento de diversos atores como, por exemplo, governos, cidadãos, organizações da sociedade civil, pois esses agentes citados conhecem as características locais, entraves, (HAN, 2009) pontos positivos e perspectivas futuras positivas, que devem ser levadas em consideração ao se desenvolver um projeto que tenha como propósito o estímulo as potencialidades locais, pois o conhecimento de sua dinâmica apresenta-se como a principal ferramenta para o seu sucesso.

A preocupação com o conhecimento e as potencialidades do lugar deve estar presente em quaisquer estratégias que vise promover o desenvolvimento local, visto que ao ser realizado um diagnóstico prévio das necessidades e pontos positivos aumenta as chances de que a referida estratégia alcance o resultado esperado.

Por desenvolvimento local comungamos com o posicionamento de Albuquerque (1998, p. 15) como sendo: “um processo de articulação, coordenação e inserção dos empreendimentos empresariais, associativos e individuais, comunitários, urbanos e rurais, a uma nova dinâmica de integração socioeconômica de reconstrução do tecido social de geração de emprego e renda”. As políticas de desenvolvimento local possuem um público alvo determinado que são: As Micro e Pequenas Empresas (MPE) cooperativas e associações, grupos de produtores agrícolas e entre outros setores que possuem suas atividades econômicas diretamente ligadas ao local, utilizando recursos do lugar sejam eles materiais ou imateriais, a sua base de sustentação está alicerçada em estruturas edificadas na relação identitária estabelecida no lugar.

Dentre os conceitos ligados ao desenvolvimento local, o presente trabalho busca discursar sobre os Arranjos Produtivos Locais (APL) que são aglomerações produtivas empresarias de um mesmo segmento ou ramo com expressividade ao nível local ou regional. No caso da presente dissertação estudamos o APL das fabricas de carrocerias de caminhões instituído pela Secretária de Desenvolvimento Tecnológico (SEDETEC) município de Itabaiana/SE.

O objetivo dessa dissertação é analisar o Arranjo Produtivo das carrocerias de caminhão, as fábricas do setor citado, como também as demais empresas que possuem suas atividades ligadas ao APL e as relações existentes entre o referido arranjo e o cotidiano da população local, buscando as características que definem as inter-relações criadas a partir desse arranjo.

Visa-se também estudar a relação entre município e a frota de caminhões, como também, as respectivas atividades ligadas aos veículos pesados de transporte e suas contribuições para o dinamismo da economia local e para o fortalecimento da mesma, além de buscar expor o raio de alcance estabelecido pelas atividades que envolvem o APL das carrocerias de caminhões.

A importância do presente trabalho manifesta-se por se tratar de uma temática com perspectiva de surgimento de novas pesquisas no curso de pós-graduação em geografia, como também em outros programas de pós-graduação em Ciências Humanas e Econômicas. Ressalta-se que a abordagem dos Arranjos Produtivos na academia ainda apresenta um material

consistente na parte teórica e de estudos de casos que envolvem realidades de centros urbanos de outras regiões, principalmente do Sudeste; todavia, nota-se um crescimento na quantidade de pesquisas realizadas no campo da análise da realidade dos APLs existentes no estado de Sergipe como também em abordar, teoricamente, o conceito de APL, seus entraves em perspectivas.

A temática dos Arranjos Produtivos além de ser uma tendência nos estudos no campo econômico tem apresentado pesquisas em outras áreas da ciência como, por exemplo, as ciências humanas, desenvolvendo em perspectivas que analisam para além dos desdobramentos dos Arranjos para a realidade econômica do local onde está inserido, expor também os reflexos do mesmo para os atores envolvidos no arranjo.

Esse trabalho possui como objetivos específicos: Identificar as fábricas de carrocerias existentes no município de Itabaiana/SE; caracterizar as atividades que estão interligadas ao APL das carrocerias; determinar os fluxos de comercialização das carrocerias; averiguar as relações identitárias existentes entre a população de Itabaiana e as atividades ligadas ao APL; analisar o nível de relacionamento entre os atores envolvidos no Arranjo Produtivo, a cooperação entre as empresas e o Estado para o sucesso do APL.

Nesse trabalho busca-se também, fornecer informações que contribuam para o fortalecimento do Arranjo Produtivo das Carrocerias de Caminhões no município de Itabaiana é outro objetivo estabelecido.

Os procedimentos metodológicos, inicialmente, concentram-se em uma revisão bibliográfica buscando trabalhos acadêmicos que tivessem alguma relação com o objeto de estudo aqui apresentado; como também a busca de dados e informações em sites e órgãos estatais e de trabalhos realizados anteriormente pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da UFS (Universidade Federal de Sergipe) que realizassem uma análise do objeto de estudo, no caso o conceito de APL ou a área analisada, o município de Itabaiana.

Para isso, foram realizadas leituras de artigos publicados por autores como: Cassiolato e Lastres (2003 e 2008) pioneiros nas discussões sobre APL no Brasil; Hassen (2010), Melo (2007) que discute os Arranjos Produtivos Locais em Sergipe; embasaremos o debate pautados nos escritos de outros autores que abordam temáticas relacionadas a discussão sobre APL, como também em órgãos institucionais, tais como o BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento), IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), SEDETEC (Secretaria de Desenvolvimento Tecnológico).

Foi realizado também trabalhos de campo na sede municipal de Itabaiana com a aplicação de questionários e entrevistas com os proprietários, funcionários e clientes das fábricas de carrocerias e de demais segmentos econômicos que apresentarem relação com o APL *in locu*, tais como: borracharias, oficinas mecânicas, lojas de revenda de caminhões, empresas voltadas para a comercialização de peças e acessórios.

Essas entrevistas foram realizadas por meio de informações a respeito dos fabricantes das carrocerias e dos caminhoneiros a partir de uma teia de informações conformadas diante do diálogo com os referidos atores citados e buscando sempre manter uma análise qualitativa dos dados, pois como afirma Pessoa (2012, p. 11) “[...] na pesquisa qualitativa é importante a imersão do pesquisador no contexto de interpretar e interagir com objeto estudado e a adoção de postura teórico/metodológica para decifrar os fenômenos.”

Foram realizadas também análises qualitativas dos resultados da aplicação de questionários e dos levantamentos estatísticos e das entrevistas; estabelecer correlações entre os resultados obtidos (através de levantamentos estatísticos, de documentos científicos, assim como das entrevistas). Reflexões analíticas para a produção de gráficos, tabelas, mapas e trabalhos acadêmicos culminado na defesa da dissertação.

Dessa forma, ressaltamos que a metodologia aqui apresentada visa estabelecer uma série de procedimentos com o objetivo de facilitar as etapas do processo de desenvolvimento da pesquisa e de construção do conhecimento a respeito do objeto de pesquisa aqui apresentado.

A presente dissertação está estruturada da seguinte forma:

No primeiro capítulo foi realizada uma discussão teórica a respeito dos principais conceitos inerentes a temática apresentada, tais como: APL e Desenvolvimento Local. Abordaremos os entraves e perspectivas para o desenvolvimento de pequenas regiões por meio de artigos científicos produzidos de cunho teórico ou com algum estudo de caso ligado a temática; posteriormente será iniciada uma discussão a respeito de alguns conceitos criados a respeito dessa temática, como por exemplo: aglomerações produtivas, SPL (Sistema Produtivo Local) até chegar aos debates sobre como surgiu e o que é um APL.

O capítulo dois será destinado à descrição da área pesquisada, realizando uma abordagem dos aspectos físicos do município de Itabaiana, como também, um estudo de suas características socioeconômicas, buscando realizar uma interligação desses fatores com o desenvolvimento da temática dos Arranjos Produtivos das fábricas de carroceiras de caminhões. Essa análise será realizada por meio da coleta de informações inerentes a localidade em *sites*

de órgãos oficiais com informações ligadas ao PIB, IDH, dados referentes à produção agrícola, ao comércio e demais informações que contribuam para traçar um perfil social e econômico do município *in locu*. Outro ponto que dedicado a um debate nessa abordagem faz referência aos rebatimentos que nessa atividade promove no espaço geográfico do município, como por exemplo, na alteração das faixadas das residências.

A temática abordada no capítulo três está relacionada aos aspectos culturais que ligam a área de estudo aos caminhões. Será realizada uma análise da Festa dos Caminhoneiros, criada a mais de 50 anos a partir de um dos dias de comemoração das atividades inerentes ao padroeiro da cidade, Santo Antônio, e que se tornou um evento que visa homenagear os profissionais da área do transporte de cargas pesadas, como também, um espaço de negócios ligado ao setor de transportes. Nesse capítulo será apresentado elementos que caracterizam o repasse da cultura da profissão de caminhoneiro por meio de algumas atividades ligadas a festividade, dentre elas destacamos a “Carreatinha Mirim”, realizada em um dos dias do evento é que demonstra o repasse dessa tradição de ser caminhoneiro para as gerações futuras.

No capítulo quatro o foco será apresentar os dados coletados durante os trabalhos de campo realizados no município de Itabaiana. A abordagem das informações adquiridas com a aplicação dos questionários, dentre elas: a quantidade de fabricas de carrocerias e de empresas de outros segmentos, mas que estão ligados ao APL em questão e quais as perspectivas dos atores citados em relação ao fortalecimento de suas respectivas atividades e seus reflexos na econômica local será discutida nessa seção.

A finalidade do estudo desses questionários é buscar traçar um perfil de quem são esses empresários, há quanto tempo estão nesse ramo econômico, de onde surgiu a ideia de trabalhar produzindo carrocerias de caminhões, quais são os seus principais entraves e perspectivas para o seu desenvolvimento e como seriam as relações entre os atores envolvidos nesse Arranjo Produtivo.

Outro foco desse capítulo está em abordar os diferenciais das carroceiras de caminhões produzidas em Itabaiana para as suas concorrentes a nível estadual e/ou regional, como se dá o processo de produção das mesmas, de onde vem a matéria-prima utilizada em sua confecção e qual a escala de alcance desse produto, buscando determinar o seu diferencial dentro do mercado consumidor para que a mesma possua tamanha competitividade dentro da Região Nordeste.

Nas reflexões finais será apresentado uma discussão sobre os impactos do APL das carrocerias de caminhões no município de Itabaiana e suas possibilidades de desenvolvimento, destacamos também os entraves, perspectivas e reflexos que o mesmo cria para o desenvolvimento socioeconômico da localidade. Outro ponto exposto é uma crítica a respeito da atuação do estado na promoção do fortalecimento desse Arranjo Produtivo e de sua inercia ante as problemáticas enfrentadas pelo setor, como também sua ausência na tentativa de promover e incentivar o segmento citado.

CAPÍTULO I

No presente capítulo serão apresentados debates sobre o conceito de Arranjo Produtivo Local e suas interações com o propósito de fortalecimento das micro e pequenas empresas que, geralmente, exercem suas atividades em uma escala local. Outra discussão apresentada nessa seção diz respeito aos conceitos da economia que antecederam o APL, buscando analisar desde as aglomerações produtivas até os Arranjos Produtivos.

Os presentes capítulos levam em consideração o fortalecimento das atividades econômicas de cunho local e como as mesmas criam e (re)criam estratégias que, além de fortalecer os seguimentos aos quais pertencem, criam impactos direto na dinâmica de outras atividades econômicas locais.

1 – Desenvolvimento local: os Arranjos Produtivos Locais como possibilidade

No atual mercado competitivo, reflexo do sistema capitalista, presenciamos a visão de que as empresas multinacionais são as responsáveis pelo desenvolvimento econômico de cidades e regiões devido ao seu capital financeiro e capacidade de absorção de mão-de-obra exercendo um papel centralizador das atividades econômicas.

Essa realidade ocorre concomitantemente ao avanço da globalização e seus reflexos na sociedade, como apontado por Morigi e Souza (2012, p.01):

A globalização trouxe consigo inúmeras mudanças estruturais, econômicas, financeiras, políticas que influenciaram de diferentes formas na vida das pessoas, permitindo mudanças culturais e nos hábitos de consumo e também ampliando a organização do mercado, tornando-o mais aberto e competitivo. Isto contribuiu significativamente para a ampliação das atividades econômicas, possibilitando maior troca de informação, maior capacidade de produção e uma maior diversificação dos produtos ofertados em todos os mercados, seja global ou local. Porém, ao mesmo tempo certas barreiras foram impostas, sobretudo, para a atuação das empresas de pequeno porte, acirrando as suas dificuldades em concorrer com as empresas de grande porte.

Nesse contexto, notamos o surgimento de uma dependência de pequenas localidades a esses aglomerados empresariais e/ou industriais. Outra realidade encontrada em cidades de porte menor é a inexistência dessas empresas, como é o caso de Itabaiana/SE, pois em alguns casos, as referidas localidades não apresentam os atrativos fiscais/econômicos ou logísticos

buscados por essas empresas, forçando esses lugares a buscarem alternativas para promover o seu desenvolvimento socioeconômico.

As políticas de incentivo as empresas de capital internacional foram (e são) desenvolvidas pelo poder público em escala a nível nacional, concentrando-se nos grandes centros urbanos brasileiros. Essas instituições contam com uma série de vantagens proporcionadas pelo poder público como, por exemplo, a isenção de tributos fiscais. Dessa forma, criam uma polarização dos investimentos estatais e privados aumentando o abismo do desenvolvimento econômico entre as regiões criando a chamada “colonização interna” (SANTOS, 2008), que é um conceito referente à dependência criada entre essas comunidades e que possuem uma relação a essas indústrias.

Percebemos a ação do Estado no intuito de fortalecer e incentivar a instalação dessas instituições que, em parte significativa dos casos, tem como seu único objetivo explorar a força de trabalhos dos indivíduos das localidades onde elas se alojam, usufruir dos incentivos providos pelo estado, diminuir os seus custos de produção e, conseqüentemente, aumentar os lucros.

Quando os benefícios são reduzidos ou quando outra localidade realiza uma oferta mais vantajosa para tais corporações elas desterritorializam-se dessas áreas deixando severos impactos sociais e econômicos provocados pela ausência de suas atividades, essa carência criará rebatimentos negativos no desenvolvimento das localidades. Entretanto, essas empresas darão continuidade em uma nova área que será territorializada, criando assim um ciclo inexorável de territorialização e desterritorialização que promove lucro para as corporações e impactos socioeconômicos para as comunidades.

Como afirmado por Amaral (2001) nos últimos anos a sociedade vem presenciando um cenário de crises em regiões industriais mais tradicionais, pois segundo o autor o modelo de atuação dessas empresas, como também as suas relações com a comunidade dos locais onde estão instaladas são tênues e insatisfatórias para promover o desenvolvimento não só das atividades econômicas do setor, mas também do crescimento socioeconômico dos atores sociais envolvidos no processo. Muls (2008, p. 02) segue essa linha de raciocínio acrescentando ainda que: “A teoria do desenvolvimento econômico local pode ser apresentada como resultado da falência dos modelos tradicionais de desenvolvimento fundados seja compreensão do Estado Nacional como principal agente promotor do desenvolvimento local [...]”. De acordo com o exposto pelos autores, notamos que as teorias de desenvolvimento local alicerçadas nas

potencialidades do mesmo surgem como uma estratégia ante essa realidade de declínio do modelo de polos econômicos mais tradicionais.

Surgem então, estratégias pelos habitantes do local que visam romper as barreiras criadas para a atuação das pequenas e médias empresas, tais como: ausência de um mercado consumidor, falta de acesso ao crédito, carência de mão de obra especializada ou de conhecimento técnico referente ao seu setor de atuação. O diferencial dessas empresas manifesta-se no local como cenário propício para o fortalecimento e desenvolvimento das atividades econômicas, em contrapartida à atuação de empresas multinacionais ou transnacionais.

Dessa forma, encontramos teorias que afirmam a importância do local como na promoção do desenvolvimento socioeconômico, fortalecido por suas potencialidades e alicerçado pelas relações sociais dos atores que ali habitam e que podem emergir como uma alternativa ao desenvolvimento vertical, ou seja, aquele imposto pelo Estado e grandes corporações.

Uma alternativa para esse cenário seria o investimento nas potencialidades locais, representadas pelas MPE (Micro e Pequenas Empresas) que, geralmente, possuem um alcance regional de suas atividades e tem o seu desempenho alicerçado nas iniciativas e conhecimentos dos atores que nele vivem, pois as MPE já notaram que “[...] numa economia globalizada algumas vantagens competitivas podem advir de fatores locais” (MARIGI & SOUZA, 2012, p 01), pode ser um produto, um saber/fazer que seja exclusivo do local e que sirva como diferencial ou, até mesmo, ter suas atividades alicerçadas no consumo público, alimentado muitas vezes por um nicho de mercado local.

1.1 – Desenvolvimento Local: uma possibilidade de fortalecimento das Micro e Pequenas Empresas (MPE)

O cenário econômico nacional transcorre por abruptas oscilações de estabilidade e instabilidade que refletem a realidade dos mercados financeiros internacionais na atualidade. Colapsos que demonstram a fragilidade da economia mundial e como nos momentos de dificuldade os mais afetados são os trabalhadores com crises de abastecimento, inflação, perda do poder de compra e desemprego, essa realidade vem se apresentando de forma mais intensa nos últimos dois anos, onde presenciamos um aumento nos índices de desempregados que

segundo a última Pnad (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio) alcançou 11,3% no segundo trimestre de 2016 (IBGE, 2016).

As transnacionais e multinacionais reagem a esses momentos de adversidades migrando da região onde elas já utilizaram os recursos fornecidos para uma nova localidade onde estejam lhe oferecendo novas vantagens locais, semelhantes às ações de “gafanhotos” que após usufruírem o que um determinado território oferece-lhes desterritorializam-se e buscam se (re)territorializar em uma nova localidade deixando para trás impactos econômicos na localidade, pois haverá uma redução significativa na circulação de capital naquele município.

Percebe-se que o panorama econômico nacional não conseguiu se manter estável diante das adversidades mundiais, como afirma Coutinho (2008) a economia brasileira apresenta no começo desse século condições macroeconômicas favoráveis ao seu desenvolvimento; entretanto, as crises do capital (como a de 2008) demonstraram a necessidade de estimular uma política econômica diversificada e com uma capacidade de distribuição territorial das atividades, pois o modelo macroeconômico pautado nos investimentos em multinacionais e transnacionais apresenta fragilidades que penalizam as cidades de pequeno e médio porte do Brasil, pois geralmente são esses espaços que contam com a menor quantidade de recursos, como também, são aqueles que menos apresentam vantagens locais, como por exemplo: logística para escoamento da produção, amplo mercado consumidor e mão-de-obra qualificada, que contribuem na atração de grandes empresas venham a se instalar.

Teorias surgem no meio acadêmico com o objetivo de estimular as atividades realizadas no território como uma estratégia de reprodução social e econômica que vai de encontro à lógica da atração de empresas multinacionais e transnacionais por meio do incentivo as atividades de cunho local pautadas nos saberes e técnicas dos atores que habitam o mesmo.

O incentivo às potencialidades locais obedece a uma tendência dessas políticas públicas que visam o desenvolvimento territorial dando o suporte necessário para as Micro e as Pequenas Empresas (MPEs) incrementarem os fluxos econômicos em áreas onde inexistia a presença de indústrias ou corporações de grande porte, com o objetivo de proporcionar um processo de crescimento econômico endógeno fortalecendo as relações econômicas horizontais que, em alguns casos, estão pautadas em tradições e saberes locais e no compartilhamento dos mesmos entre os atores do local.

Desse modo, as potencialidades emergem criando um sistema de desenvolvimento socioeconômico alicerçado nos saberes e técnicas dos sujeitos que residem nos territórios e na mutua interação/cooperação entre as empresas como ressalta Lastres e Cassiolato:

As relações de cooperação entre empresas de um mesmo segmento de atuação, podem vir a resultar na melhoria dos índices de qualidade e produtividade, redução de custos e de tempo fabricação e, principalmente, no aprendizado entre as empresas envolvidas (LASTRES; CASSIOLATO, 2003, p. 11-12).

As estratégias de cooperativismo criadas pelas empresas, necessariamente, implica no estudo de outro conceito diretamente ligado as cooperações que é o conceito de rede. Segundo Verschoore e Balestrin (2008) os estudos e análises de redes no Brasil apresentam uma tendência de crescimento tanto por parte do poder público, como também no meio empresarial, visando sempre uma abordagem com o objetivo de apontar um novo rumo para o enfrentamento das pressões competitivas geradas pelo presente cenário de globalização do capital.

Não existe um critério formal para o surgimento de um sistema de redes, ele pode ser institucionalizado ou surgir a partir de relações informais entre indivíduos ou grupos sociais, ou como afirma Muls (2008, p.18):

Essas redes e relações informacionais, que também fazem parte do universo das instituições locais, são muito mais difíceis de serem identificadas, diagnosticadas e mensuradas, sendo operacionalização uma tarefa mais complexa. E isso se deve ao fato delas serem informais e muitas vezes estarem baseadas em crenças, valores, hábitos e costumes que estão arraigados nos modos de ação [...]

As redes atuam interligando os atores envolvidos nas estratégias de ações cooperativas seja de forma tangível, por meio de troca de mercadorias, maquinário e/ou mão-de-obra, como também de forma intangível por meio do compartilhamento de saberes e experiências que atual fortalecendo o segmento do qual as empresas daquele meio fazem parte.

Elas surgem a partir da mobilização de atores sociais e instituições públicas e/ou privadas, promovendo uma maior cooperação com as empresas do local. As redes atuam como instrumento que possibilita ao local novas formas de inserção em cadeias produtivas e uma forma de atenuar as desigualdades sociais (MULS, 2008).

Para Sposito (2008) as redes não se formam pelo acaso, elas são fruto do trabalho de inúmeros atores em diferentes momentos e lugares e que exercem um importante papel como

sujeito histórico, deixando suas marcas no espaço, como também, sendo utilizada para interligá-los.

O conceito de rede pode apresentar múltiplas perspectivas de análise de acordo com a área de conhecimento ao qual elas estão sendo estudadas. Para compreensão do que são as redes devem ser levados em consideração os seguintes fatores: estrutura, escala, atores, território e fluxos (SPOSITO, 2008). Para Geografia, por exemplo, as redes possuem como finalidade operacionalizar “[...] a organização espacial da infraestrutura, das atividades produtivas e dos fluxos de bens e de serviços” (PEREIRA, 2015, p. 01).

Busca-se nesse trabalho apresentar a relação existente entre o conceito de redes ligado as ações de cooperativismo entre as empresas; dessa forma comungamos com a ideia de Bortolaso (2009, p. 38) quando o mesmo afirma que:

A abordagem das redes de cooperação entre empresas é uma forma de descrever organizações que cooperam entre si, para obtenção de resultados, não como individualidades isoladas e independentes mas como um conjunto mutuamente dependente e inserido em um contexto econômico, histórico, político, cultural e social.

As redes de cooperativas atuam visando criar um diferencial na concorrência do mercado, mas também podem atuar dando mais visibilidade a determinado setor que possua uma atuação periférica sem destaque ante o seu mercado consumidor e/ou diante do poder público, visto que a visibilidade de um setor apresenta-se como sendo algo de suma importância para o seu crescimento, caso contrario torna-se ainda mais difícil a possibilidade de seu desenvolvimento.

As redes de cooperação atuam estimulando as relações entre as MPE's com o objetivo de alavancar as potencialidades do local, rompendo com as diferenças econômicas regionais e estimulando estratégias de aglomerados produtivos locais, embasada na troca de conhecimentos e experiências entre os atores envolvidos no referido setor econômico e na ajuda mutua nos momentos de adversidades com o objetivo da prosperidade do segmento ao qual pertencem.

A problemática das disparidades no desenvolvimento de regiões está historicamente presente no cotidiano dos municípios e estados brasileiros, como afirma Moraes (2003, p. 197).

[...] o crescimento econômico não se difunde homogeneamente para todas as regiões de um país, que não há melhoria na distribuição da renda gerada e que não há redução das situações de pobreza em que ainda vive uma significativa parcela da população mundial.

Dessa forma, as redes de ações cooperativas contribuem no surgimento de estratégias de enfrentamento a essa problemática que estão pautadas no estímulo as potencialidades regionais, ou seja, buscam o caminho contrário das teorias econômicas e visam investir em empresas oriundas de outros estados ou, até mesmo, nações.

Uma alternativa que se apresenta seria o fortalecimento das atividades econômicas regionais por meio das Médias e Pequenas Empresas (MPE) do local, ou como apontado por Santos (2008) existe a possibilidade, aberta ao Estado, de ajustar as diferenças regionais e instituir uma nova estabilização socioeconômica, que leve em consideração os agentes envolvidos nesse processo e suas necessidades socioeconômicas, pois o termo desenvolvimento vem ganhando como sua única conotação o progresso material e a modernização tecnológica (MARTINS, 2002), diante dessa realidade destacamos o papel social, de geração de emprego e renda para as populações locais.

Carrière e Cazella (2003, p.25) apontam que “[...] o desenvolvimento não pode ser impulsionado por meio de iniciativas isoladas e concorrentes, e sim por unidades “motrizes” e dominantes”; essas ações devem ser pensadas estrategicamente e guiadas sempre com um “produto chave” que seja o chamariz do desenvolvimento regional que ligue os atores envolvidos (de forma direta ou indireta) em sua produção; criando relações que perpassam as atividades econômicas com o intuito de fortalecimento de uma atividade e, conseqüentemente, de uma região.

Buscando o significado do termo “desenvolvimento” encontramos algumas definições que remetem a gênese da palavra. Segundo Santos (2012) esse conceito implica em um aperfeiçoamento do conjunto de valores e/ou entidades de forma comparativa entre o sujeito e o meio social onde habita; desse modo, um ator só vai ter a dimensão de seu “desenvolvimento” (ou não) a partir de uma comparação com o outro.

Desenvolver apresenta-se como uma meta de vida traçada pelo Homem; desenvolvimento físico, cognitivo, emocional, econômico; estamos sempre em busca desse conceito, pois o mesmo está intrinsecamente ligado à definição de evolução. Ante essa realidade podemos afirmar que: “Institivamente, quando se fala de desenvolvimento numa perspectiva geral de análise, logo se remete a uma ideia de um processo dinâmico que implica em crescimento, avanço ou progresso”. (MARIANI; ARRUDA, 2010, p. 09).

Dentro das análises econômicas estacamos dois modelos de desenvolvimento: endógeno e local. O desenvolvimento endógeno pode ser considerado aquele formado a partir de:

“[...] um processo de crescimento econômico que implica uma contínua ampliação da capacidade de agregação de valor sobre a produção, bem como a capacidade de absorção da região, cujo desdobramento e a retenção do excedente econômico gerado na economia local e/ou atração de excedentes provenientes de outras regiões” (AMARAL, 2001, p. 262).

Essa realidade implicará em reflexos para o próprio local, dentre eles podemos citar: aumento nas vagas de empregos (formas e informais), reflexo do aumento da produtividade; crescimento da renda bruta do trabalhador, como também da circulação de capital na referida localidade e a ampliação do alcance dos reflexos desse desenvolvimento do local para regiões próximas.

Dessa forma, afirmamos que o desenvolvimento endógeno pode ser considerado um modelo de desenvolvimento local que tem como seu pilar de sustentação as realidade e potencialidades locais, ele é estabelecido a partir de relações horizontais entre sujeitos participantes; respeitando os limites de produção e de consumo do local, prevenindo-se de excessos que possa colocar em risco o seu funcionamento, mas que funcione como um atrativo para investimentos econômicos externos.

A busca por estratégias que visam promover o modelo de desenvolvimento local estão intrinsicamente ligada às relações dos atores que o habitam, como também criam rebatimentos que provocam reflexos em diversas escalas, pois: “o processo de desenvolvimento econômico provoca transformações dinâmicas não apenas nos modos de produção e na tecnologia, mas também, nas instituições sociais, políticas e econômicas” (MULS, 2008, p. 03).

Nota-se assim, que o desenvolvimento local é resultante da interação de uma serie de atores nas esperas social, pública e privada e das relações pacificas e conflituosas que podem surgir dela, pois “o desenvolvimento local é também fruto de relações de conflito, competição, cooperação e reciprocidade entre atores, interesses e projetos de natureza social, política e culturais (MILANI, 2003, p. 02).

Seguindo a linha de raciocínio Freitas e Silva (2012) apresentam-nos uma ressalva em relação à definição de desenvolvimento quando falamos de economia, de acordo com os autores esse termo é empregado de forma errônea por alguns segmentos das ciências sócias, pois é utilizado para expressar apenas o crescimento econômico de determinada comunidade, quando,

na concepção dos autores, deveria ser usado para expressar o sentido de alteração nos padrões de vida e distribuição de renda de indivíduos ou grupos.

De acordo com essa concepção não podemos analisar o desenvolvimento tomando como base um ator ou grupo social, esquecendo que o mesmo está inserido em uma lógica maior, e que o principal objetivo está nos reflexos que esse desenvolvimento pode vir a promover na realidade de vida dos atores que dele fizeram uso, pois a importância nos estudos de desenvolvimento local está nos reflexos que o mesmo promove nas pessoas e em suas vidas.

Santos (2012) compartilha dessa linha de pensamento, ao afirmar que para além da análise referente às taxas de crescimento (ou não) da economia, devemos levar em consideração a renda e o seu potencial para elevar a qualidade de vida aos atores envolvidos no processo.

Não podemos rotular determinar ação voltada para o desenvolvimento local como sendo algo bem sucedido apenas pela expressividade dos números que apresentam em relação a venda e lucratividade, por exemplo, devemos levar em consideração o quanto esse crescimento promoveu rebatimentos positivos nos quesitos sociais da comunidade onde ele atua, não basta criar impacto apenas no local, mas também nas pessoas que nele habitam.

De certo não podemos deixar de expor quem seriam esses atores citados nos processos de desenvolvimento local. Os mesmos são citados por Brito (2006, p.03) quando afirma que:

Os atores sociais do processo de desenvolvimento local são aqueles cujas qualificações e competências os predestinam a representar um papel particular na realização das políticas de desenvolvimento tais como diretores de serviços ou de agências de desenvolvimento; representantes institucionais; encarregados de funções; gerentes de projetos; empresários; lideranças comunitárias; operadores (responsáveis de colocar em prática as políticas); e representantes eleitos quer sejam incentivadores ou não das políticas de desenvolvimento.

Identificado os atores que conformam o desenvolvimento local torna-se pertinente determinar a sua origem. A ideia de políticas públicas voltadas para essa finalidade remonta a metade da década de 1990 do século XX, mas precisamente no Pós-Segunda Guerra Mundial, momento no qual as ideias Keynesianas alicerçam maciços investimentos em infraestrutura e ampliação da demanda da sociedade por bens e serviços (MARIANI; ARRUDA, 2010).

A partir desse momento o conceito de desenvolvimento local começa a ganhar uma silhueta afirmando que o potencial existente em um referido lugar, onde os fatores determinantes são o poder de liderança do processo promovido por seus atores (ou seja, de

dentro para fora) e a mobilização de recursos locais (humanos, naturais e culturais) com o único objetivo de incremento das potencialidades locais (BRAGA 2002).

Dessa forma, nota-se que um dos principais pressupostos dessa teoria está no comando das atividades econômicas do local por meio dos indivíduos que nele habitam e que dele conhecem e podem explorar todo seu potencial, seja ele de cunho natural, por meio da exploração de matérias-primas ou humano/cultural, por meio do compartilhamento de saberes e experiências dos atores envolvidos no processo.

No Brasil, as discussões sobre esse modelo iniciam, segundo Mariani e Arruda (2010), a partir da formulação da Constituição Federal de 1988; quando nesse momento inicia-se um processo de descentralização das políticas públicas das mãos do governo federal e o local começa a ganhar força como sujeito proativo nas políticas de desenvolvimento econômico.

Desde então, inicia-se um processo de multiplicação de exemplos de áreas que conseguem promover o seu crescimento pautadas nas iniciativas conjuntas dos atores inseridas nesse processo, como também, potencialidades locais, que segundo Freitas e Silva (2012) apresenta-se como grande desafio, pois muitas de suas atividades ainda são marginalizadas e subjugadas por atuarem na escala local.

Esse preconceito manifesta-se também com o rotulo de “reducionista” que as atividades de cunho local adquiriram, pois em muitos casos a possibilidade de inserção em sistemas econômicos de escalas maiores (nacional ou global) acaba sendo abruptamente interrompido pela falta de capital, infraestrutura ou logística, condenando assim esses segmentos a uma área de atuação sempre local (BRAGA 2002); desse modo é colocado em xeque o sentido do termo “desenvolvimento” empregado nessas atividades, pois como citado anteriormente ele está diretamente ligado a uma noção de crescimento, evolução quase que dinâmico.

Milani (2003) destaca que o crescimento econômico não significa, necessariamente, o desenvolvimento social. Instituições locais pautadas no capital social dessas áreas são fundamentais no processo de distribuição das riquezas produzidas no local, contribuindo para o desenvolvimento local de forma mais abrangente e homogênea.

Diante dessa realidade, observamos o surgimento de conceitos que buscam explicitar melhor as ações de desenvolvimento de cunho local; dentre elas estão as Aglomerações Produtivas, os Sistemas Produtivos Locais (SPL), como também os Arranjos Produtivos Locais, que são o cerne central desse trabalho e serão abordados no subcapítulo seguinte.

1.2 – Das Aglomerações Produtivas ao Arranjo Produtivo Local

Em meados dos anos 90 do século XX surge uma teoria de desenvolvimento regional que tem como seu principal objetivo instigar o crescimento interno dos territórios, dando destaque para o papel do capital humano (ANDRADE; ROBERTO, 2007 *apud*. JESUS, 2010) como também a territorialização da produção de um bem comum entre os atores de uma mesma localidade a partir da concepção de desenvolvimento endógeno.

Por desenvolvimento endógeno acreditamos ser aquele que é “[...] balizado por iniciativas, necessidades e recursos locais, tal como uma comunidade que de fato se conduz a caminho do desenvolvimento, ou da promoção do seu bem-estar” (MARTINS, 2002, p. 52), elevando os estudos sobre desenvolvimento regional econômico para além da visão positivista de números e dados estáticos e recorrendo a importância do papel social dessas análises e dos investimentos.

Emergem assim, modelos de desenvolvimento territoriais ajustado na aglomeração de atividades produtivas, principalmente industriais, que são potencialidades históricas dos territórios. Em muitos casos, essas potencialidades estão pautadas nos saberes locais dos atores territoriais e são repassadas no grupo através da convivência.

Diversos padrões de fortalecimento das atividades econômicas produtivas locais adotaram modelos de aglomerações industriais, dentre eles: os Distritos Industriais Italianos e no Vale do Silício na Califórnia/EUA, em meados da década de 1980 e 1990, tais exemplos refletem realidades de áreas que enfrentavam problemas econômicos e alcançaram o desenvolvimento territorial alicerçadas em atividades aglomeradas.

Na década de 70 do século XX presenciamos a emergência de mudanças nos paradigmas das empresas. Inicia-se uma valorização do conhecimento e da informação buscando inovar no surgimento de novas tecnologias que contribuam para o melhoramento do processo produtivo e, consequentemente que favoreçam o aumento da lucratividade por parte das empresas.

A velocidade no avanço tecnológico começa a tornar-se intensa fazendo surgir à necessidade de uma troca constante de conhecimento entre as empresas como uma estratégia inovativa, dando importância à dimensão regional e ao desenvolvimento de técnicas e inovações criadas no território e tornando-se um diferencial no mercado. Seguindo esses critérios, ocorre a gênese dos debates teóricos que perpassam o conceito de Sistema Produtivo Local (SPL) que caracteriza-se:

Pela proximidade geográfica, especialização setorial, predominância de PMEs, cooperação inter-firmas, competição inter-firmas determinada pela inovação, troca de informações baseada na confiança socialmente construída, organizações de apoio ativas na oferta de serviços e parceria estreita com o setor público local. (SANTOS et al 2002, p. 08)

Tais elementos assemelham-se com o objeto de pesquisa aqui apresentado (Arranjo Produtivo Local), desse modo, consideramos que o SPL seria o precursor do APL dentro de uma lógica de desenvolvimento e avanço teórico com o intuito de melhorar a compreensão das relações estabelecidas nos aglomerados produtivos locais.

Ressaltamos que “o conceito de Arranjo Produtivo Local não pode ser considerado um sistema porque suas aglomerações produtivas possuem interações entre os seus agentes mais restritos e menos complexas” (CASSIOLATO; SZAPIRO, 2002, p. 10)

De acordo com Amaral (2001) as teorias voltadas para a análise do desenvolvimento socioeconômico em uma escala local tiveram início com os estudos de Perrox (1955) e a criação da teoria dos Polos de crescimento.

Segundo Menezes (2009) o SPL (Sistema Produtivo Local) foi precursor que antecedeu os APLs. No SPL encontram-se empresas de diversos níveis voltados para a produção de uma mercadoria. Em princípios dos anos de 1990 surge o conceito de APL a partir dos estudos dos professores José Eduardo Cassiolato e Helena Lastres e da REDSIST (Rede de Pesquisa em Sistemas Produtivos e Inovativos Locais) criada com a finalidade de analisar as políticas públicas de promoção e desenvolvimento de arranjos e sistemas produtivos e inovativos locais com estudos de caso no Brasil e América Latina e em países dos BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) como também apoio às empresas que promovem essas políticas (CASSIOLATO et al, 2008).

Segundo a REDESIST os APLs têm como suas principais características: compartilhamento do conhecimento a partir das experiências e vivências, governança, capital social, laços de confiança entre os integrantes e valorização da dinâmica endógena.

Ainda de acordo com uma publicação realizada por pesquisadores da entidade supracitada: “[...] onde houver produção de qualquer bem ou serviço haverá sempre um arranjo em torno do mesmo, envolvendo atividades e atores relacionados à comercialização dos mesmos, assim como a aquisição de matérias-primas, máquinas e demais insumos” (LASTRES & CASSIOLATO, 2003, p. 03 – 04).

O conceito de Arranjo Produtivo Local (APL) refere-se ao “[...]ambiente onde os agentes locais interagem. Sobretudo, produzindo e trocando conhecimento para gerar inovação e promover o desenvolvimento local/região” (OLIVEIRA; HANSEN, 2013, p. 216 – 217).

Dessa forma, notamos a presença de outro conceito correlacionado aos APLs que é o de aprendizado, pois a troca de conhecimento entre os atores envolvidos no Arranjo torna-se elemento central para o seu consequente desenvolvimento e sucesso. Segundo Cassiolato e Szapiro (2002, p. 08): “O aprendizado é a fonte de mudança, ocorrendo através de diferentes processos e é a base da acumulação das competências das firmas”.

Esse aprendizado possui como consequência a formação de um modelo de conhecimento específico denominado de tácito. As informações adquiridas e repassadas nos arranjos produtivos agregam de forma paralela ao conhecimento formal, adquirido em livros, cursos acadêmicos, escolares ou profissionalizantes, segundo Courlet (2003) conhecimento tácito é aquele transmitido a partir do relacionamento interpessoal, feito no contato e convivência cotidiana entre os diversos atores envolvidos nos processos produtivos dos APLs e que seu repasse atravessa gerações alicerçadas nas relações familiares ou, até mesmo, nas relações sociais estabelecidas dentro do processo produtivo.

De acordo com Albagli e Brito (2003, p. 04):

O conhecimento tácito apresenta forte especificidade local, decorrendo da proximidade territorial e/ou de identidades culturais, sociais e empresariais. Isto facilita sua circulação em organizações ou contextos geográficos específicos, mas dificulta ou mesmo impede seu acesso por atores externos a tais contextos, tornando-se portanto elemento de vantagem competitiva de que o detém.

O APL visa proporcionar e incentivar atividades ligadas ao local, principalmente as Micro e Pequenas Empresas, visto que um conjunto de várias entidades desse tipo obtém maiores oportunidades de sucesso, pois dentro desse conceito a cooperação mútua entre as MPEs aumentam as probabilidades de sobrevivência na competição de mercado, o auxílio entre elas contribui para um processo de aprendizagem coletiva estimulando atitudes inovativas, além disso, o fortalecimento dessas empresas corrobora para o enfrentamento dos desafios propostos pela propagação da chamada Sociedade da Informação ou Era do Conhecimento (CASSIOLATO & LASTRES, 2003).

A diversidade de seguimentos econômicos que estão aliados a um Arranjo Produtivo conforma uma rede produtiva que contribui para fortalecer a reestruturação da economia local

e para o desenvolvimento regional alicerçado no capital social, que consiste “[...] em organização social, como confiança, normas e sistemas, que contribuam para aumentar a eficiência da sociedade, facilitando as ações coordenadas” (PUTNAM, 2000, p. 177), essa relação acaba fortalecendo as ações dos membros de um mesmo Arranjo Produtivo e servindo como um diferencial frente a concorrência, visto que Oliveira e Hansen (2013) apontam que o capital social também serve como um elemento alicerçado em um conjunto de normas, princípios e costumes que contribuem na redução de riscos e custos transacionais.

Para Marteleto (2004, p. 44) o capital social está pautado em: “[...] normas, valores, instituições e relacionamentos compartilhados que permitem a cooperação dentro ou entre os diferentes grupos sociais”. Nota-se que tal conceito é construído a partir das afinidades cotidianas dos atores que habitam um local e que são firmadas tendo como alicerce os laços de proximidades criados entre os mesmos, tendo como pilar de sustentação e também firmação os valores que permeiam essas relações, como asseverado por Milanni (2003, p. 20) quando analisa a continuidade das relações pautadas no capital social ele afirma que: “[...] seu aumento dependeria do aprofundamento destas relações, de sua multiplicação, intensidade, reatualização e criação de redes de relações”.

A partir dessa realidade observamos o quanto são importantes às redes de reciprocidade estabelecidas pelos indivíduos no território, visto que a ação conjunta fortalece as atividades das MPEs, em uma troca mútua de experiências e entre as principais vantagens dos APLs está a aquisição, o uso e o repasse do conhecimento desenvolvido e adquirido dentro das relações do Arranjo Produtivo.

Ressalva-se as observações realizadas por Santos et al (2004), ao afirmarem que nem toda a concentração de empresas pode ser definida como Arranjo Produtivo Local, para que isso ocorra é necessário que exista uma fonte de vantagens advindas da localização, conhecimento existente e compartilhado entre os atores como também reservas de matéria-prima, e que reflète em prerrogativas de setores específicos.

Nesse sentido, os APLs estão sendo impulsionado por políticas públicas, visto que, sua instalação tem obtido resultados positivos no cenário internacional (JESUS, 2010) por visar algumas finalidades que agregam desenvolvimento econômico e social, entre eles: atração de capital, aumentar a interação e a cooperação entre produtores e empreendedores, aumentar o dinamismo empresarial, promover a inovação tecnológica, visto que as estratégias produtivas

dos APLs significam uma visão diferenciada quanto às políticas públicas de desenvolvimento regional com um enfoque para a produção econômica e social (HANSEN, 2010).

Essas ações estão pautadas em conceitos, tais como o de capital social e, também na transferência do conhecimento estabelecida nas relações sociais; dessa forma, os APLs são um conjunto de empresas (de médio e pequeno porte) que produzem uma mercadoria em comum e que trocam experiências e informações constantemente. Tais empresas, além do produto, também ocupam o mesmo território.

De acordo com a definição do BNDES (2015) o APL constitui:

Uma concentração geográfica de empresas e instituições que se relacionam em um setor particular. Inclui, em geral, fornecedores especializados, universidades, associações de classe, instituições governamentais e outras organizações que provêem educação, informação e/ou apoio técnico e entretenimento.

Os estudos de Melo e Hansen (2007, p. 24) apontam que os APLs criam “[...] possibilidade de formar um mercado de trabalho especializado capaz de dar respostas às necessidades variadas das empresas, criando assim, um ambiente propício à aprendizagem e à transmissão do conhecimento”, dessa forma, percebemos o destaque que as relações sociais e o capital humano (capital social) possuem para conformação e sucesso de um Arranjo Produtivo.

De acordo com Albagli e Brito (2003, p. 03 – 04) os APLs são:

[...] aglomerações territoriais de agentes econômicos, políticos e sociais – com foco em um conjunto específico de atividades econômicas – que apresentam vínculos mesmo que incipientes. Geralmente envolvem a participação e a interação de empresas – que podem ser desde produtos de bem e serviços finais até fornecedoras de consultoria e serviços, comercializadoras, clientes, entre outras [...]

Os autores seguem sua análise acrescentando ainda a importância das representações sociais, órgão públicos e provados com o objetivo de desenvolvimento humano e técnico. Os estudos e pesquisas relacionados aos APLs expandiram e em vários Estados e fundamentaram a construção de políticas públicas com vistas à promoção do desenvolvimento do território.

Por políticas públicas compreendemos como sendo: “[...] diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público, regras e procedimentos para as relações entre o poder público e a sociedade” (MARTELETO, 2004, p. 02), essas práticas podem ser consideradas

primordiais para o sucesso de um Arranjo Produtivo, pois o mesmo está pautada na relação constantes Estado/Atores sociais.

No estado de Sergipe a adoção do conceito de APL teve início em 1999 por meio do Fórum de Competitividade de Sergipe e a criação do Núcleo Estadual de Arranjos Produtivos Locais (NEAPL-SE), órgão que está subordinado a Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico da Ciência e Tecnologia e do Turismo (SEDETEC); o referido órgão é responsável por identificar, mapear e desenvolver políticas públicas que estimulem o fortalecimento dos Arranjos Produtivos nos territórios. Dentre os Arranjos Produtivos catalogados pelo NEAPL-SE está o das fábricas de carrocerias de caminhões, localizado no território do Agreste Central sergipano, mais precisamente no município de Itabaiana.

Entretanto, ao pesquisar os elementos que detalhem os processos e rebatimentos socioespaciais do APL das carrocerias de caminhões nos órgãos competentes, como a SEDETEC e o NEAPL-SE, verificamos que não existem informações que possam detalhar a importância (ou não) deste arranjo para a economia local. Ressaltamos que há uma carência de dados no que concerne aos tipos de segmentos econômicos que conformam esse arranjo, quantidade de empresas que o compõem, o alcance espacial de seus produtos, assim como a integração das atividades no território e crescimento de vários setores interligados ao referido APL.

Paralelo à discussão sobre o Arranjo Produto Local das carrocerias, vislumbramos analisar os reflexos do setor de transportes nas cadeias produtivas locais e regionais e suas representações para as redes de transportes, ou seja, para “as redes compõem nós interconectados, que requerem uma infraestrutura tecnológica, ou seja, um suporte material que possibilite as interações espaciais e o crescimento do setor” (SILVEIRA, 2011, p. 43).

A partir dessas redes temos o objetivo também de verificar o quanto o APL das carrocerias está interconectado com áreas além das fronteiras municipais, observando a escala de alcance de sua produção, pois as redes são a imagem do poder de atores dominantes (RAFFESTIN, 1993).

O APL das carrocerias está sedimentado na principal via de escoação da produção econômica e também de circulação de pessoas no Brasil que são as rodovias. Segundo Andrade (1977) o transporte ferroviário, em sua gênese, não percorria grandes distâncias, e quando comparado ao sistema rodoviário realizado por caminhões ele possui uma desvantagem referente à facilidade de acesso. Diante desse cenário e com a atual configuração produtiva das

empresas inseridas na globalização que trouxe a fragmentação do processo produtivo nas escalas regional e global (BARAT, 2011) torna-se cada vez mais imprescindível para a lógica produtivista capitalista estruturas de logísticas que abriguem a produção e circulação de mercadorias.

Nesse ínterim, o espaço geográfico sofre modificações para ajustá-lo de acordo com as necessidades dos atores envolvidos nesse processo, como asseverava Santos (1982, p.38) “[...] o espaço se modifica para atender as necessidades da sociedade”, e no caso do APL das carrocerias essas alterações são perceptíveis nos perfis das atividades comerciais exercida na área de estudo, onde observamos empresas e lojas com o foco na prestação de serviços e na venda de produtos ligado a figura do caminhão, “a dimensão espacial tem sido resgatada, em particular, a partir da tentativa de entender as razões que levaram ao surgimento de aglomerados de MPEs eficientes e competitivas em certas localidades particulares” (CASSIOLATO; LASTRES, 2003, p. 2).

Notadamente, surge outra questão que refere-se ao raio de alcance das atividades ligadas ao APL. Percebemos nas localidades onde existem os referidos arranjos que as regiões circunvizinhas estão diretamente ligadas a suas atividades e possuem um raio de alcance que extrapola as fronteiras municipais por meio de fluxos de comercialização historicamente construídos, visto que “em decorrência da velocidade, um determinado espaço transforma-se mais rapidamente do que outro e neles ocorrem fluxos com diferentes níveis, intensidades e orientações”(RIBEIRO, 2000, p. 77).

A partir do Arranjo Produtivo Local das carrocerias visualizamos fluxos nas escalas local e regional, com possibilidades visíveis de ampliação da área de alcance ao nível nacional, como também rebatimentos para a economia de municípios vizinhos, como por exemplo, a quantidade de pessoas empregadas nas fábricas de carrocerias que moram nas localidades circunvizinhas.

Mas o foco da pesquisa concentra-se no município de Itabaiana e nas atividades geoeconômicos que o referido setor exerce; a produção de uma determinada mercadoria em um fragmento do espaço, pois como afirma Raffestin (1993, p. 143):

O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator territorializa o espaço.

Grupos alicerçados nos territórios utilizando-se de suas identidades (indivíduos e/ou coletivas), para fortalecer, nesse processo a dimensão simbólica sobrepõe o domínio político das fronteiras territoriais (HAESBAERT, 1999), ou seja, a concepção de território circunscrita meramente às relações de poder podem ser supridas pelas ligações identitárias e culturais que alguns grupos sociais podem estabelecer. “O território é um espaço de identidade ou pode se dizer que é um espaço de identificação”, (MEDEIROS, 2009, 217), ou seja, essa demarcação territorial efetuada a partir das identidades contribuem para a configuração das chamadas “identidades socioterritoriais” que para Haesbaert (1999, p. 178) “Trata-se de uma identidade em que um dos aspectos fundamentais para sua estruturação está na alusão ou referência a um território, tanto no sentido simbólico quanto concreto”.

Contudo, sua demarcação estabelecida pela existência de um elo (simbólico ou concreto) que ligue atores de uma determinada região com um propósito em comum, tal fato comprova esse dinamismo e essa diversidade conceitual que leva em consideração requisitos culturais para sua configuração, pois o início dos debates sobre as dinâmicas de desenvolvimento territorial está ligado a fenômenos políticos, socioeconômicos e ambientais (CARRIÈRE; CAZELLA, 2003).

Sendo assim, enfatizamos a importância das atividades locais como um elemento preponderante nos estudos de desenvolvimento regional e, conseqüentemente, nas análises dos APLs, que são as entidades que mais se beneficiam com essas atividades econômicas porque possuem uma maior dificuldade em abrir filiais em outros lugares, encontram problemas de se (re)localizar por uma questão de custos de investimento, o proprietário, na maioria dos casos estar presente; e, por último dependem muito das relações locais (SANTOS et al, 2004).

Dessa forma, reforçamos os principais desafios para o desenvolvimento dos APLs que são: a diversidade dos setores produtivos em uma mesma área operando de forma local, mas com um foco a nível nacional ou global; o desenvolvimento de políticas trans-setoriais que busquem traçar um elo entre as micro atividades até a escala macro. Outro ponto destacado é a prioridade no uso do conhecimento como elemento de competitividade, a relevância no setor histórico e na cultura do local como elemento diferencial; o resgate do território em uma perspectiva de desenvolvimento; uma maior relação na coordenação das ações entre o público e o privado (COUTINHO, 2008).

Os desafios expostos aos Arranjos Produtivos Locais apresentam-se como uma realidade a nível nacional e não se diferenciam da realidade de Itabaiana. O estudo do APL das

carrocerias visa abrir uma prerrogativa em relação às análises dos Arranjos existentes no município de Itabaiana, como também, no estado de Sergipe e trazer a importância dos estudos em análise e desenvolvimento regional como um precedente de redução das desigualdades e como meio de alavancar as atividades econômicas locais

CAPÍTULO II

2 – Itabaiana: aspectos geoeconômicos

O objetivo desse capítulo consiste em apresentar uma reflexão sobre o processo histórico de formação do município de Itabaiana relacionando ao seu desenvolvimento sócio/espacial a partir de seus setores econômicos e de aspectos da sociedade para traçar um perfil que defina uma identidade do campo de estudo.

Buscaremos abordar as relações existentes entre setores da economia itabaianense com a área de transporte, mais precisamente de veículos pesados de carga ligados ao Arranjo Produtivo, para a execução dessa investigação é necessário uma análise das características físicas e socioeconômicas do município.

Evidenciar os aspectos geoeconômicos apresenta-se como uma das etapas em trabalhos que abordam cadeias produtivas curtas como os APL, pois geram um movimento cíclico onde os aspectos do local para o sucesso do Arranjo Produtivo, tais como: fontes de matéria-prima ou facilidade no acesso a mesma. Embora parte da matéria-prima utilizada não seja obtida no município, constatamos que são formadas redes para a sua aquisição.

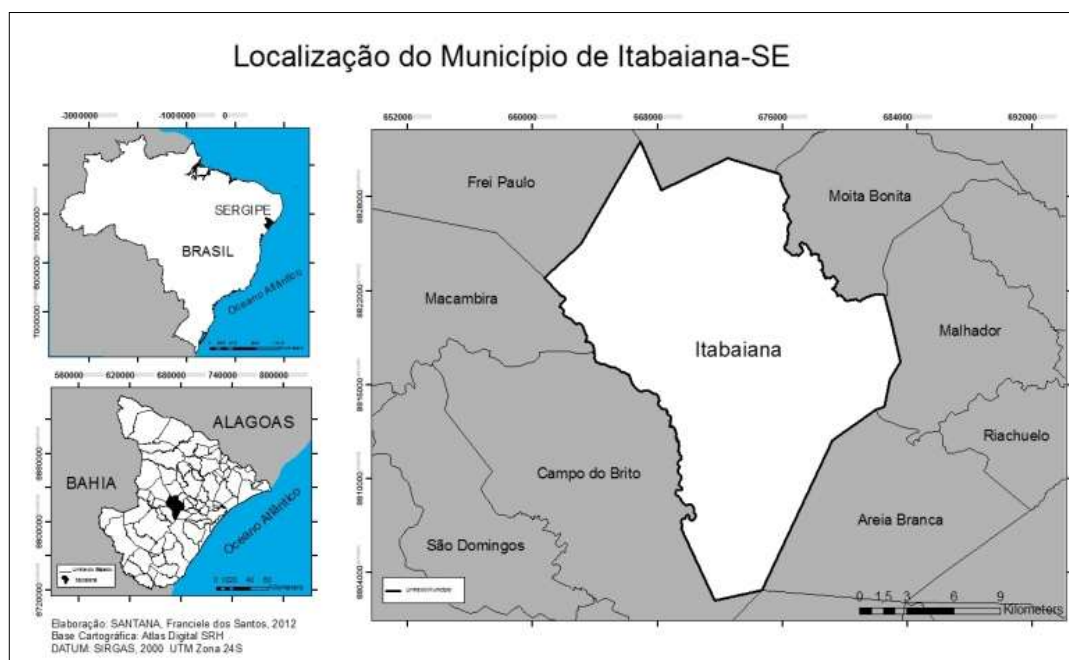
2.1 – Itabaiana: localização, processo de ocupação e povoamento.

O município de Itabaiana está situado no território do Agreste Central Sergipano, sua sede está dista 57 km da capital do estado – Aracaju (Figura 01). A Rodovia BR-235 é a principal via de acesso, fundamental rota de ligação do estado de Sergipe no sentido Leste/Oeste. Além dessa via, a referida localidade é servida pela rodovia estadual SE-170, responsável pela ligação do sentido Centro-sul (município de Campo do Brito) ao norte (Moita Bonita).

A denominação Itabaiana tem origem indígena e remonta o início do seu processo de ocupação, resultado dos sufixos Ita (pedra), Taba (aldeia), e Aone (alguém); sua junção significa ‘naquela pedra tem uma aldeia onde mora alguém’, a palavra pedra refere-se à Serra que circunda a área da cidade (SANTOS, 2005), um dos principais pontos turísticos e que está diretamente ligada a identidade do município.

As terras desse município competiam à freguesia de São Cristóvão, denominada de Nossa Senhora da Vitória, ainda no período do Brasil Colônia, nessa época a região onde atualmente compreende ao estado de Sergipe estava sob os domínios da Capitania da Bahia (MENDONÇA, 2014).

Figura 01 – Localização do município de Itabaiana/SE



Adaptação: REZENDE, José Lima de.

O governo da Província da Bahia tinha o interesse em povoar as terras da porção agreste, dessa forma, inicia um processo de doação das denominadas Sesmarias. A primeira delas é oferecida a um donatário chamado de Ayres da Rocha Peixoto, casado com uma neta de Caramuru. Suas terras atingiam porções do espaço compreendidas entre os rios Japaratuba e Sergipe, correspondendo à área cujo município de Itabaiana irá surgir em 28 de agosto de 1888.

O povoamento e colonização de Itabaiana ocorrem durante a invasão holandesa, com seu princípio estimado em 1641. As terras foram distribuídas pelo governo-mor da capitania hereditária da Bahia (nesse período, o estado de Sergipe ainda não havia promovido sua emancipação política) entre os moradores locais, pois havia um receio do domínio holandês e a estratégia adotada pela coroa portuguesa foi o de distribuir áreas para ocupação entre os colonos contemplados com tais sesmarias fundam o Arraial de Santo Antônio, a primeira povoação de Itabaiana e passam a pesquisar ouro na Serra da cidade.

Segundo Carvalho; Costa (2012) a relação entre Itabaiana e o fluxo de mercadorias e pessoas teve início quando a localidade ainda era conhecida como “Caatinga de Ayres da Rocha”, (denominação utilizado no período anterior a elevação da localidade ao posto de vila), pois era ponto de passagem de mercadorias e pessoas do norte para o sul do estado, mas precisamente da Zona da Mata (faixa litorânea) para o Sertão de Sergipe, regiões geoeconômicas do estado.

No ano de 1675 a Caatinga de Ayres da Rocha foi adquirido pela irmandade católica (determinação do arcebispo de Salvador) criando uma nova freguesia denominada de Santo Antônio e Almas de Itabaiana, que tiveram suas terras desmembradas de São Cristóvão em 30 de outubro do mesmo ano. Após se passarem 22 anos da conquista da Caatinga de Ayres da Rocha pela Igreja Católica houve uma elevação do local a categoria de Vila, em 1697 (MENDONÇA, 2014).

No século XVIII, mas precisamente em 30 de janeiro de 1757, o juiz Antônio Machado de Mendonça resolveu um dos maiores problemas que afligia a Vila de Santo Antônio e Almas de Itabaiana que dizia respeito a seus limites territoriais em relação aos seus vizinhos; em um decreto o magistrado determina que a área de Itabaiana iria ocupar das margens do Rio Vaza Barris a Vila de Lagarto (situada a Sudoeste) e da Bacia do Rio Sergipe a Vila de Santo Amaro (situado a Leste) primeira dimensão territorial oficial de Itabaiana; vale frisar que essa configuração passou por alterações com passar dos anos oriundas dos processos de emancipações políticas de algumas localidades em relação a Itabaiana (IBGE, Cidades 2016).

Como citado anteriormente à área do município de Itabaiana abrangia as bacias hidrográficas dos rios Vaza Barris e Sergipe no sentido leste oeste, compreendia as áreas dos atuais municípios de: Areia Branca, Riachuelo, Malhador, Santa Rosa de Lima, Moita Bonita e parte de Itaporanga. Todavia, em 1886, como afirma Mendonça (2014) inicia-se um processo de perdas de importantes territórios como sua porção oeste que foi elevada a categoria de freguesia, surgindo a Vila de São Paulo de Itabaiana (atualmente onde está localizado o município de Frei Paulo).

O início do século XX é marcado pela redução do território de Itabaiana incentivado por uma sucessão de processos emancipatórios. Em 1912, por incentivo do Padre (e também vereador na época) Francisco Freire de Menezes o município de Campo do Brito torna-se independente e, em seguida os antigos povoados de Macambira, Pedra Mole e Pinhão. Em 1933 é a vez do surgimento do município de Ribeirópolis por meio do decreto do Interventor Augusto

Maynard Gomes mediante o decreto estadual nº 188, assinado em 18 de Dezembro (MENDONÇA 2014).

Nas décadas seguintes Itabaiana começa a investir em educação pensando na formação de cidadãos pensantes e de consolidação de instituições que favoreçam o desenvolvimento da sociedade itabaianense. Em 1929 é fundada a cadeira de primeiras letras e gramática Latina, uma instituição que visa incentivar a formação de intelectuais no campo das letras, já em 1937 Itabaiana inaugura o seu primeiro grupo escolar chamado de Guilhermino Bezerra voltado para a educação de nível fundamental (SANTOS, 2002).

Outra marca dessa época manifesta-se na rivalidade política existente entre duas famílias tradicionais: de um lado um grupo liderado por Manuel Teles, o outro grupo formado por Euclides Paes Mendonça, uma rivalidade antiga que refletia a realidade nacional de oposição entre PSD e UDN. Frisamos que ambos os grupos possuíam ideologias e objetivos semelhantes, o que destaca a conotação da rivalidade voltada para a busca do poder e controle municipal (GOIS, 2002).

A partir do ano de 1950, no governo de Euclides Paes Mendonça, o município muda a configuração espacial da sede urbana adotando ruas mais largas que comportassem o maquinário adquirido pela prefeitura, tratores e jipes, por exemplo, como também a chegada dos primeiros automóveis.

Na sequência será realizada uma análise das características físicas do campo de estudo e, posteriormente, o foco serão as especificidades geoeconômicas do município com o objetivo de compreender a realidade geográfica da área de estudo.

2.2 – Itabaiana: aspectos físicos

Em relação as suas características físicas, por está situado no Agreste Central sergipano o município de Itabaiana apresenta características edafoclimáticas entre dois biomas, um da zona da Mata e outro da Caatinga. Como afirma Oliveira (2008, p. 33) ao analisar o ecoturismo no parque Nacional da Serra de Itabaiana: “A região apresenta uma zona de transição entre aos biomas Caatinga e Mata Atlântica”.

O clima da região onde Itabaiana está localizado também apresenta propriedades transitórias, do Semiárido (Caatinga – com precipitações mais escassas e temperaturas mais elevadas) para o Tropical Úmido (Mata Atlântica – com precipitações mais constantes).

As características climáticas de Itabaiana, segundo Bomfim, Costa, Benvenuti (2002) em relatório do CPRM, órgão vinculado ao Ministério de Minas e Energia, com o objetivo de traçar um perfil da estrutura hídrica do Nordeste, o referido município apresenta um clima megatérmico seco e sub-úmido com temperatura média aproximada em 24,7 °C e com índice pluviométrico de 858,5 mm com concentração de chuvas entre os meses de março a agosto e, segundo o IBAMA (2006) uma umidade relativa do ar mensal média de 84,6%.

O ápice dos índices pluviométricos nessa região está concentrado no mês de maio, esse fato é explicado por Santos e Pinto (2010) p. 03: “A regularidade das precipitações concentradas no mês de maio é assegurada pela atuação da Frente Polar Atlântica, que é responsável pela intensidade das chuvas, e pelas Correntes Perturbadoras do Leste”.

A periodicidade das precipitações contribui de forma direta para alimentar os afluentes das bacias hidrográficas dos Rios Sergipe e Vaza-Barris. Dentre esses afluentes podemos citar os rios Rio Pedras, o Tabocas e o Traíras, que são importantes fornecedores de água para Itabaiana (SANTOS e PINTO, 2010), ainda, segundo o IBAMA (2006) encontramos na Serra dos Cajueiros, forma de relevo que compõem o parque Nacional da Serra de Itabaiana, a nascente de um importante rio para os sergipanos, o Poxim, que alimenta cerca de 30% da capital do estado, Aracaju.

As formas vegetais, por sua vez, possuem características edafoclimáticas distintas, perceptíveis na paisagem; todavia são encontradas características climáticas e vegetais das sub-regiões circunvizinhas (Litoral e Sertão). A porção Oeste apresenta características físicas mais próximas do Sertão, com predomínio da Caatinga como sua principal forma vegetal.

Quando se fala em Caatinga, segundo Loiola, Roque e Oliveira (2012, p. 14) é realizada uma abordagem de bioma totalmente brasileiro que apresenta as seguintes características:

O domínio da Caatinga apresenta uma forte irregularidade climática, apresentando os valores meteorológicos mais extremos do país: a mais forte insolação, a mais baixa nebulosidade, as mais altas médias térmicas entre 25° e 30° C, as mais elevadas taxas de evaporação e, sobretudo, os mais baixos índices pluviométricos, em torno de 500 a 700 mm anuais [...]

A partir dessas características, os autores seguem sua análise e apresentam os reflexos das características climáticas da região em relação a sua vegetação, dentre elas destacamos o fato da folhagem ser do tipo caducifólio, ou seja, têm folhas decíduas, que caem nos períodos de estiagem devido ao longo tempo de escassez de água (LOIOLA, ROQUE E OLIVEIRA, 2012).

Os resquícios de Mata Atlântica encontrados na Serra de Itabaiana apresentam um grande nível de exploração e consequente devastação, iniciada no processo de ocupação portuguesa. O clima dessa região, como afirma Pereira (2009, p.28) suas principais características são:

A Mata Atlântica deve sua existência a tipos climáticos que variam de climas quentes e úmidos a moderadamente frios (mesotérmicos), reinantes na fachada atlântica brasileira. Temperaturas altas, elevada umidade relativa do ar, precipitações abundantes, nevoeiros frequentes em algumas áreas, e intensa luminosidade, caracterizam tais climas.

Essas particularidades proporcionam a Mata Atlântica uma grande biodiversidade formada por diversos ecossistemas, dentre eles destacamos: Florestas Ombrófila dos tipos Densas, Abertas e Mista; além de Manguezais e Restingas (PERES, 2010).

A porção Leste, mais próxima do Litoral, apresenta vegetação do tipo Mata Atlântica, onde no caso de Itabaiana, encontramos uma reserva desse bioma do estado de Sergipe, o Parque Nacional da Serra de Itabaiana, abordado por Oliveira (2008) como sendo uma potencial área de exploração do chamado ecoturismo, mas segundo a autora, carente de estratégias de planejamento, gestão e equipamentos de monitoramento das trilhas e alerta para os danos causados pelo uso público sem as devidas estratégias para o mesmo.

Além do Parque Nacional, a Serra de Itabaiana é a segunda forma de relevo mais elevada do estado de Sergipe, tendo como suas principais características:

Predomina um relevo ondulado e suave ondulado, constituído pelo Domo de Itabaiana, representado pelas Serra de Itabaiana, Comprida e do Cajueiro, com altitudes variando entre 400 e 659 metros. A área é constituída por interflúvios tabulares e colinas, dissecada pela rede de drenagem. Os solos são do tipo pré-cambrianos litólicos, podzólico vermelho-amarelo eutróficos, areias quartzosas distróficas e espodosolos (IBAMA, 2006, p.03).

O Rio Jacarecica, juntamente com seus afluentes, é aproveitado para formação de três perímetros irrigados no município: Jacarecica I e II e Ribeira; que contribuem para alimentar

três barragens: Marcela, Ribeira e Jacarecica. Segundo Santos e Pinto (2010, p. 06): “A produção das três áreas irrigadas apresenta demanda semanal de folhagens e raízes em municípios sergipanos, para fins de comercialização nas feiras, mercados municipais e abastecimento de redes de supermercados tanto em Itabaiana como na capital”.

A produção agrícola de Itabaiana constituída, sobretudo, por tubérculos e hortifrúteis, cultivada no município de Itabaiana será o próximo foco de análise. Para além das atividades econômicas da zona rural, serão abordados também setores produtivos ligados a zona urbana do município de Itabaiana.

2.3 - Itabaiana: aspectos socioeconômicos

A partir dos dados obtidos com o último censo demográfico realizado pelo IBGE (2010) a população de Itabaiana contou com 86.967 habitantes e uma densidade demográfica de 258,30 hab/km². De acordo com esse total o município ocupa a quarta posição no estado de Sergipe, apresentando uma população menor apenas quando nos referimos a capital Aracaju (com 571.149 habitantes), a cidade de Nossa Senhora do Socorro, (com 160.827 habitantes) e Lagarto (que no período apresentava uma população de 94.861).

Segundo estimativa realizada pelo próprio Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística no ano de 2015 Itabaiana apresenta-se na mesma colocação no *ranking* da população de Sergipe; atualmente estima-se um total de 93.572 com um aumento populacional de aproximadamente 7,58% da sua população em 5 anos. Essa população encontra-se distribuída nos espaços urbano e rural com o predomínio da população urbana como pode ser visualizado na Tabela 01.

Tabela 01
Distribuição da população nos espaços urbano e rural
Itabaiana/SE
1970 – 1980 – 1991 – 2000 – 2010

	URBANO	RURAL
1970	16.380	25.260
1980	26.284	26.317
1991	41.045	23.793
2000	55.472	21.341
2010	67.709	19.258

Fonte: IBGE, Censo Demográfico, 1970 – 1980 – 1991 – 2000 – 2010.

O crescimento da população no espaço urbano está diretamente relacionado à atração econômica que o mesmo exerce sobre os moradores das áreas rurais, em decorrência da expansão dos setores secundário e terciário do município que por consequência contribui de forma direta para o crescimento do êxodo rural.

Entre os fatores apontados pelos moradores como responsáveis pela migração campo/cidade em Itabaiana está a oferta de serviços públicos (saúde, educação, segurança pública) que segundo os mesmos tem seu acesso mais facilitado para quem mora na sede municipal.

Itabaiana dispõe de um Hospital Regional chamado Dr.º Pedro Garcia Moreno Filho que atende as demandas da região Agreste e de municípios sertanejos. Segundo a Secretária de Saúde do Estado de Sergipe a referida unidade está capacitada para cirurgias de baixa complexidade e adaptado para exames clínicos e internações de baixa a média complexidade com atendimento de urgência e emergência.

A unidade de saúde também atende os municípios circunvizinhos, nota-se problemas de superlotação, como também a ausência de atendimento de alta complexidade o que provoca o deslocamento dos usuários para o Hospital de Urgência de Sergipe (HUSE), localizado na capital do Estado.

Além dessa unidade regional, o município dispõe de postos de saúde, os quais apresenta uma escala de trabalho de médicos de acordo com a sua especialidade, dessa forma ocorre o fato de que em alguns dias as unidades de saúde acabam ficando sem médicos para atender eventuais emergências, por exemplo: fraturas ou quaisquer outras lesões provocadas por acidentes que possuam um maior grau de complexidade para o seu tratamento. Dessa forma, notamos o surgimento de uma sequência de problemas em cadeia, as unidades de saúde não conseguem suprir as necessidades de procedimentos mais simples voltados para médicos especialistas, à alternativa restante para o usuário do serviço público de saúde é dirigir-se ao Hospital Regional Dr.º Pedro Garcia Moreno Filho, que por sua vez de forma continua sobrecarregado, em decorrência da quantidade de atendimentos realizados por usuários da zona urbana e rural de Itabaiana, como também de municípios circunvizinhos.

Para além da ausência de profissionais nas unidades de saúde localizada na zona rural encontramos também problemas como analisamos o setor da educação municipal no mesmo espaço. Esses estabelecimentos oferecem o ensino até o nível fundamental menor da educação

básica, mais precisamente até o quinto ano, forçando os discentes a deslocarem-se até a sede municipal.

O setor educacional itabaianense apresenta avanços em algumas áreas, como por exemplo, a existência de duas unidades de ensino público federal: o campus da UFS, criado em 2006, disponibiliza 09 cursos na modalidade presencial: Licenciaturas em Química, Pedagogia, Física, Ciências Biológicas, Geografia, Letras e Matemática; além dos Bacharelados em Ciências Contábeis e Sistemas de Informação. Além de dois cursos de Pós Graduação nas áreas de Matemática e Letras

Ainda sobre o ensino superior, Itabaiana conta com um polo de uma universidade privada em seu território que oferta dos cursos de: Administração, Ciências Contábeis, Gestão de Recursos Humanos, História, Serviço Social, Pedagogia, Análise e Desenvolvimento de Sistemas e Segurança no Trabalho. Há também o Instituto Federal de Sergipe (IFS) oferece na modalidade de curso técnico integrado e subsequente duas opções: agronegócio e suporte e manutenção de informática.

Entretanto, a educação básica passa por momentos de oscilações positivas e negativas, com crescimento e redução de unidades de ensino e, conseqüentemente, aumento e deduções nos números de alunos matriculados nessas instituições, principalmente as de responsabilidade da esfera pública municipal, como pode ser visualizado na tabela em sequência:

Tabela 02
Matrículas em Escolas da rede privada, pública estadual, pública federal e pública municipal.
2005 – 2007 – 2009 – 2012 – 2015
Itabaiana/SE

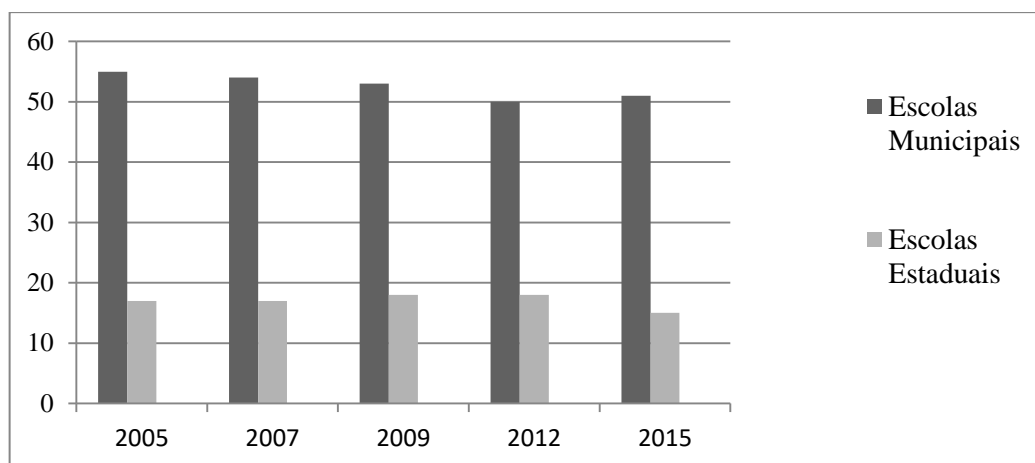
Matrículas em Escolas de Nível Fundamental					
	2005	2007	2009	2012	2015
Escolas Privadas	3.082	3.204	3.438	3.845	4.269
Públicas Estaduais	6.503	6.598	6.230	5.421	4.417
Públicas Federais	-	-	-	-	-
Públicas Municipais	7.293	7.261	7.086	6.904	6.659
Total	16.878	17.063	16.754	16.170	15.345
Matrículas em Escolas de Nível Médio					
	2005	2007	2009	2012	2015
Escolas Privadas	797	921	1.037	1.035	978
Públicas Estaduais	2.362	2.193	2.365	2.447	2.374
Públicas Federais	-	-	-	22	129
Públicas Municipais	-	-	-	-	-
Total	3.159	3.114	3.042	3.504	3.481
Matrículas em Escolas de Nível Pré-Escolar					
	2005	2007	2009	2012	2015
Escolas Privadas	1.530	1.543	1.574	1.692	1.576
Públicas Estaduais	543	338	78	-	-
Públicas Federais	-	-	-	-	-
Públicas Municipais	1.886	1.954	2.089	1.598	1.406
Total	3.959	3.835	3.741	3.290	2.982

Fonte: IBGE, Cidades, 2005 – 2007 – 2009 – 2012.

A diminuição na quantidade de estabelecimentos de ensino por parte da prefeitura e do estado, segundo informações da secretária municipal de educação as unidades fechadas predominam na zona rural do município e tal fato ocorreu pelo contingente reduzido de alunos; já segundo a SEED (Secretária Estadual de Educação) a redução do número de escolas está associado ao processo de reforma nas instituições.

Figura 02

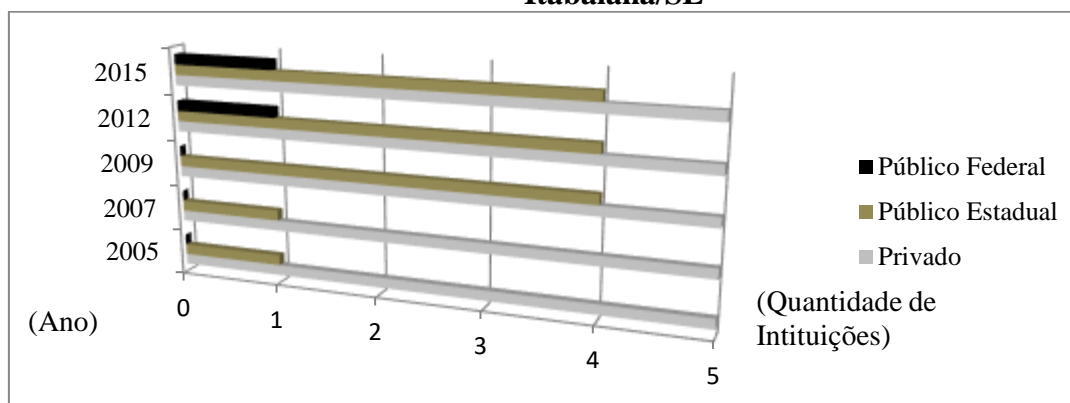
**Estabelecimentos de nível de ensino fundamental municipal e estadual
2005 – 2007 – 2009 – 2012 – 2015
Itabaiana/SE**



Fonte: IBGE, Cidades 2005 – 2007 – 2009 – 2012 - 2015.

A instalação de unidades de ensino superior (público e privado) promoveram reflexos diretos nos números a respeito do nível médio que apresenta indicadores positivos, uma vez ofertado o nível sequente de estudo os discentes percebem que não necessitarão deslocar-se do seu município para outras cidades, o que atua como estímulo a continuidade nos estudos.

**Figura 3
Escolas de Nível Médio Privadas, Públicas Estaduais e Públicas Federais.¹
2005 – 2007 – 2009 – 2012 - 2015
Itabaiana/SE**



Fonte: IBGE, Cidades 2005 – 2007 – 2009 – 2012 - 2015.

Nota-se que não existiram alterações na quantidade de escolas estaduais, todavia o surgimento da oferta do nível médio por parte do IFS e a criação de entidades privadas

¹ Não existem escolas disponibilizando o nível médio por parte do município.

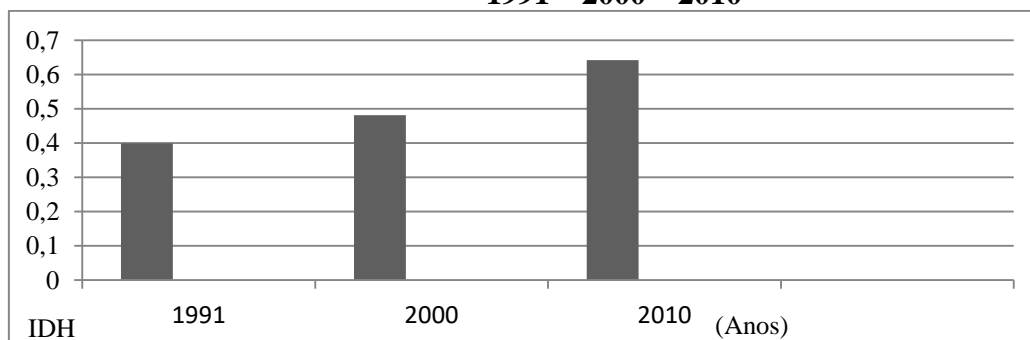
contribuíram para esse crescimento. Os investimentos por parte dos empresários do ramo da educação estão diretamente ligados ao aumento das vagas de ensino superior no município por meio da instalação do Campus da UFS e também de uma Universidade da rede particular.

Como citado anteriormente a educação é um dos fatores que contribui no êxodo rural dentro do município de Itabaiana, visto que, dos níveis de ensino citado o que apresenta um crescimento em matrículas e quantidade de escolas é o médio, que não é ofertado na zona rural; por outro lado os níveis pré-escolares e fundamentais, oferecidos no espaço rural, têm apresentado reduções.

A carência de oferta de outro serviço público, a segurança, cria o terceiro elemento apontado como um dos responsáveis pelo êxodo rural em Itabaiana, que é a violência. Os constantes assaltos a moradores e furtos de bens pessoais e equipamentos agrícolas contribuem para que os habitantes (principalmente os idosos que são mais vulneráveis) migrem para a sede municipal.

Mesmo apresentando as dificuldades citadas anteriormente Itabaiana tem demonstrado melhorias em alguns indicadores sociais, a exemplo o IDH do município que embora não seja o ideal vem apresentando evoluções periódicas nos últimos 20 anos, como podemos visualizar a figura em sequência.

Figura 04
IDH (Índice de Desenvolvimento Humano)
Itabaiana/SE
1991 – 2000 – 2010



Fonte: IBGE, Cidades, 1991 – 2000 – 2010.

Embora apresente um nível inferior ao índice brasileiro que é 0,699, Itabaiana apresenta 0,642, o aumento do IDH do município está ligado a melhorias nos serviços públicos, como também ao crescimento dos três setores econômicos no município, com destaque para o comércio e a agricultura que apresentaram maiores índices de crescimento.

O município possui um PIB *per capita* de R\$ 11.365,59, um dos maiores do estado de Sergipe (Tabela 03), tal número está relacionando ao índice expressivo de estabelecimentos ligados ao setor de serviços, seguido por indústria e agricultura, respectivamente.

Tabela 03
Produto Interno Bruto
Itabaiana/SE
2002 – 2012

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
291.689	333.712	373.256	423.090	490.715	559.582	624.526	665.200	824.842	907.006	1.005.866

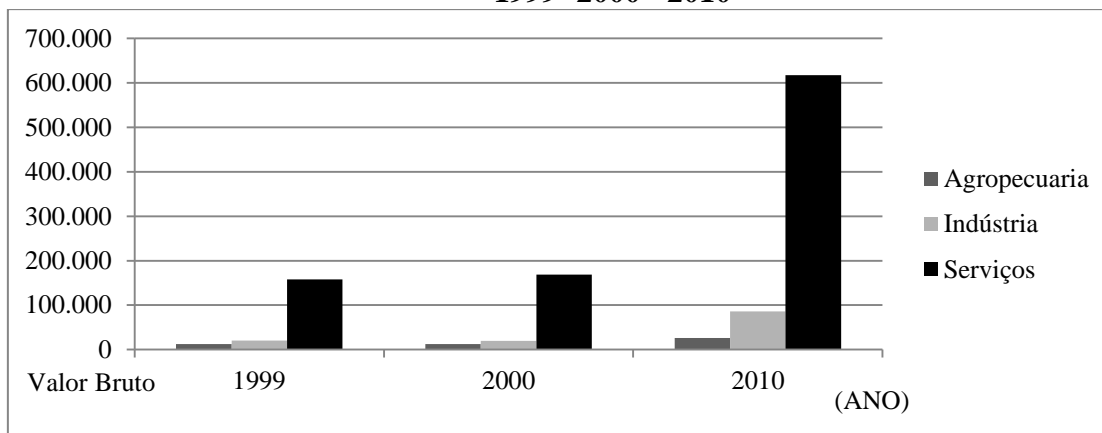
Fonte: IBGE, cidades, 2002 à 2012.

Dentre os setores econômicos que contribuem para o PIB de Itabaiana o setor terciário tem sua relevância e o comércio local, reconhecido no estado de Sergipe pela pujança atraí consumidores de todas as regiões do estado de Sergipe. Carvalho e Costa (2011) asseveram que o município é um entreposto de comercialização de hortifrutigranjeiros, os autores comprovam que Itabaiana não está encarregada apenas de produzir esses alimentos, mas também de intermediar por meio dos comerciantes a compra de produtos agrícolas em outras localidades para comercialização e distribuição em Sergipe e outros estados e regiões.

Além do comércio agrícola também é presente uma rede de atacadistas do setor de supermercados que abastece mercearias e minimercados da capital e do interior, esses estabelecimentos ultrapassam as fronteiras do município e instalam suas filiais de estabelecimento comerciais varejistas na cidade de Aracaju.

Dessa forma, o setor terciário destaca-se quando o comparamos aos setores primário e secundário, como podemos visualizar na figura em sequência, sendo assim; torna-se perceptível o quanto esse campo da economia itabaianense está intrinsecamente ligado ao crescimento do município e o seu desenvolvimento socioeconômico.

Figura 05
PIB – Valor adicionado bruto – agropecuária, indústria e serviços.
Itabaiana/SE –
1999 -2000 - 2010

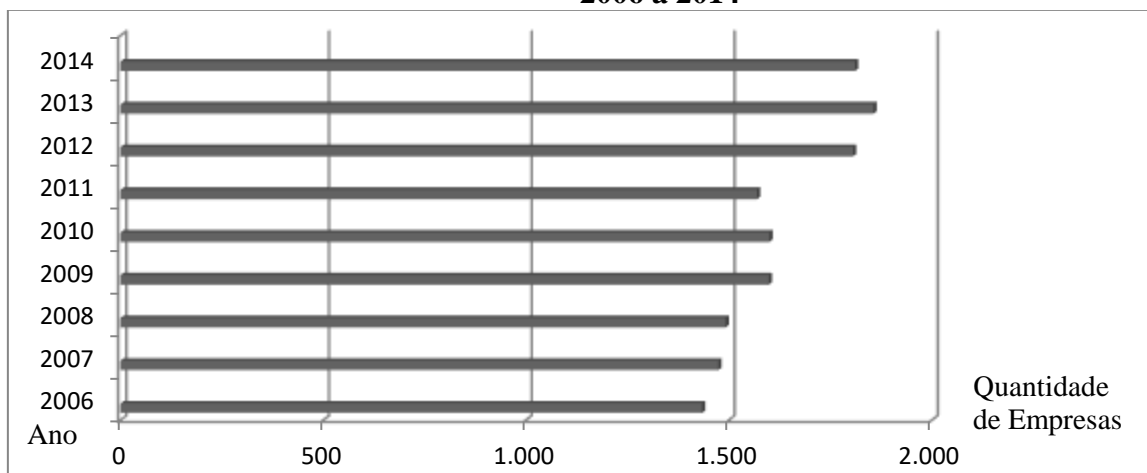


Fonte: IBGE, Cidades, 1999 – 2000 – 2010.

Notamos um crescimento significativo no PIB dos três setores da economia que promovem rebatimentos no desenvolvimento social do município. Com o avanço de empresas ou atividades econômicas há um consequente crescimento da oferta de postos de trabalho na localidade, contribuindo para o aumento da renda cooperando para circulação de capital local.

Segundo dados do IBGE o número de estabelecimentos ligados ao setor comercial no município de Itabaiana vem apresentando um crescimento significativo nos últimos 8 anos, como podemos verificar em sequência:

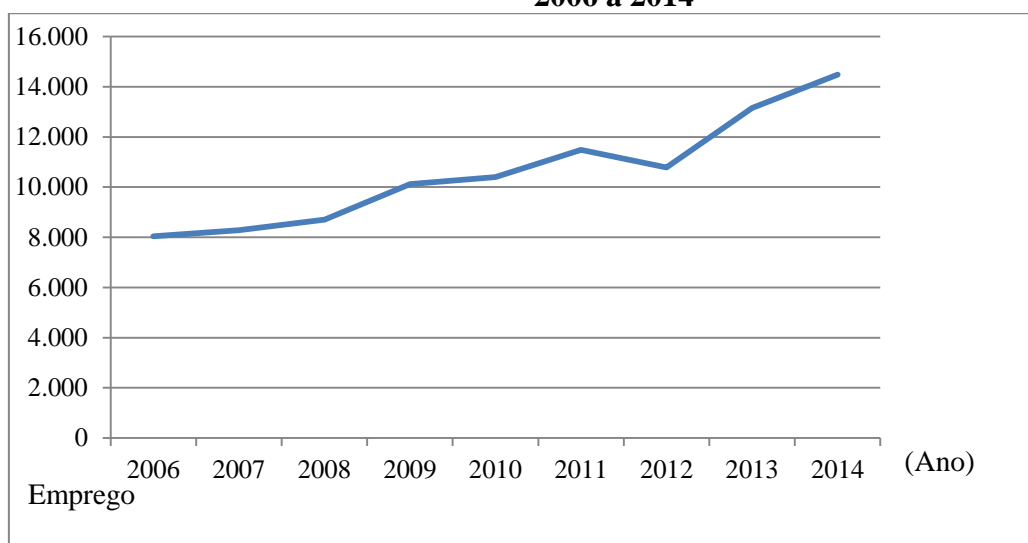
Figura 06
Cadastro de empresas do setor terciário
Itabaiana/SE
2006 a 2014



Fonte: IBGE, Cidades, 2006 – 2008 – 2010 – 2012 – 2014.

O crescimento do número de empresas ligadas ao comércio cria rebatimento direto na oferta de empregos formais, contribuindo para circulação de capital na localidade. Segundo a CDL o destaque na economia está ligado ao setor de venda de calçados e confecções e na rede atacadista de alimentos.

Figura 07
Empregos formais gerados pelo setor de serviços
Itabaiana/SE
2006 a 2014

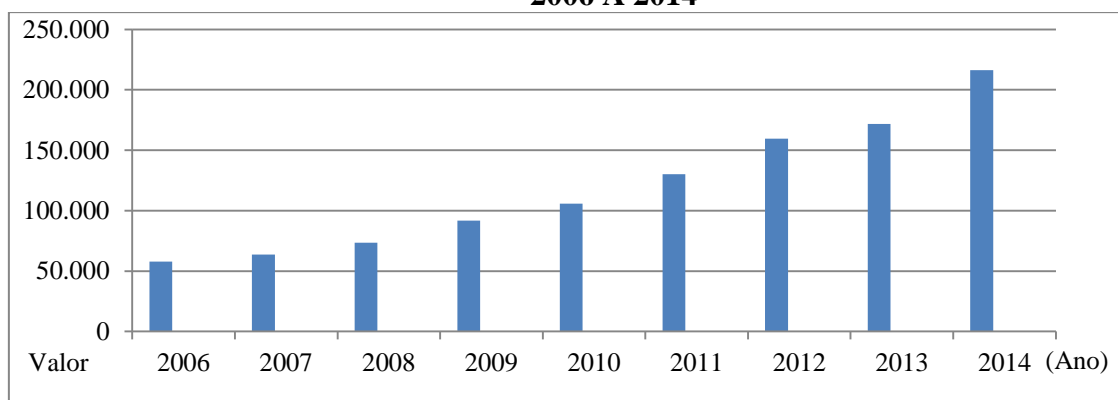


Fonte: IBGE, Cidades, 2006 à 2014.

Com o número significativo de empregos ligados ao setor comercial há um aumento na circulação de capital na sede do município por meio dos salários e outras remunerações recebidas pelos trabalhadores dessa área (Figura 8). Esse valor circula na economia local e contribui para fortalecê-la.

O aumento na circulação de capital nas mãos dos trabalhadores cria reflexos, dentre eles está à melhoria nas condições sócias de vida do mesmo. Dentro desse cenário um dos índices que acaba apresentando um desenvolvimento é o IDH.

Figura 08
Rendimentos gerados pelo setor de serviços (mil reais)
Itabaiana/SE
2006 A 2014



Fonte: IBGE, Cidades, 2006 à 2014.

Para além do setor de serviços a agricultura contribui para o desenvolvimento local, com destaque para as lavouras temporárias e produção de hortifrutigranjeiros, dessa forma o município adquiriu no estado o título de celeiro agrícola de Sergipe.

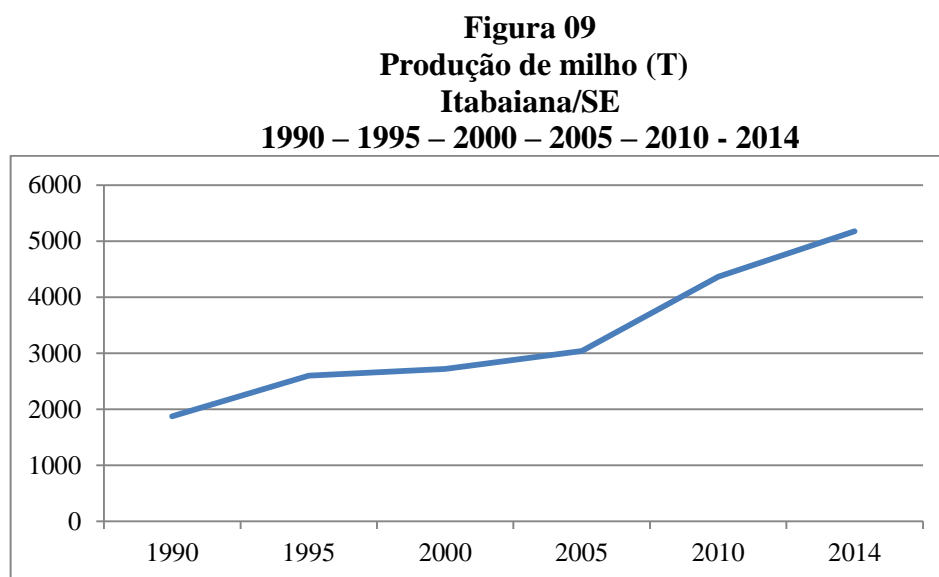
De acordo com Gois (2002) desde a sua colonização Itabaiana já possuía um setor agrícola de relevância dentro da região Agreste. Ainda no século XIX tornou-se um dos mais significativos produtores agrícolas do estado devido a diversidade de produtos cultivados.

Itabaiana, historicamente é conhecida no estado de Sergipe como uma produtora agrícola. Essa realidade já era exposta nos trabalhos da antropóloga Ellen Woortmann (1995) ressaltando que, em 1637, a região já iniciava o crescimento do setor agrícola e que o título de celeiro de Sergipe já lhe era empregada; em princípios do século XIX, as áreas produtoras do Estado de Sergipe já estavam bem definidas e que “a região de Itabaiana produz cereais e algodão [...]”; a produção de cereais reduziu sua área cultivada, dando espaço a outros gêneros, já o algodão deixou de ser uma cultura presente posteriormente a uma praga chamada popularmente de “bicudo”.

O setor agrícola, segundo a EMDAGRO (2008), apresenta dados que reafirmam a importância que o setor agrícola possui dentro do município. Dentre os setores produtivos destacamos a produção de lavouras temporárias de milho que e nos últimos anos vem sendo inserido de forma intensa. Além desse cultivo identificamos lavouras de amendoim, batata-doce, mandioca que possui uma tradição histórica na agricultura local.

O milho, nos últimos 20 anos, apresenta um aumento significativo de produtividade que está diretamente relacionado ao crescimento da área cultivada, como podemos visualizar a

figura em sequência, esse crescimento não ocorre de forma isolada no município de Itabaiana, ele é reflexo de uma realidade do Estado de Sergipe.



Fonte: IBGE – Produção Agrícola Municipal, 1990 – 1995 – 2000 – 2005 – 2010 – 2014.

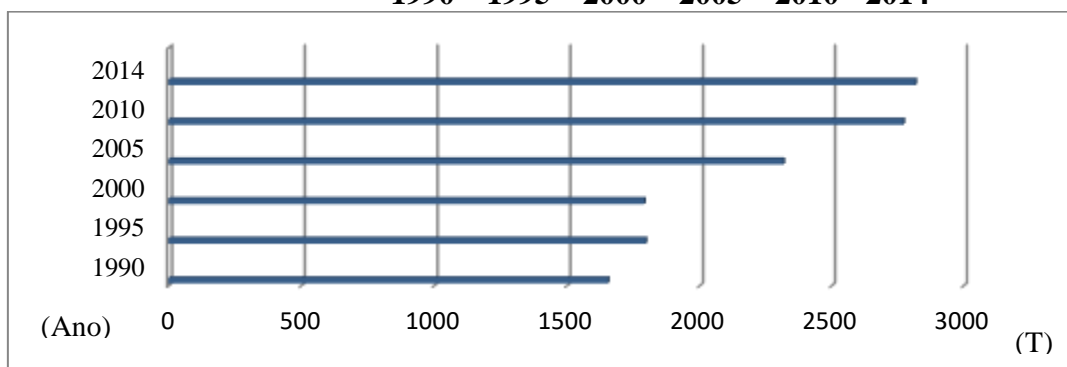
Esse aumento na produtividade do milho no estado e, consequentemente em Itabaiana, é resultado de investimentos realizados em tecnologias produtivas da cultura desse grão aumentando sua rentabilidade, como afirma Oliveira (2011, p. 36).

A área plantada em Sergipe, no entanto, elevou-se em 85% no período refletindo que, de fato, o aumento da produção deveu-se ao maior rendimento físico do grão por unidade de área plantada. Em termos de quantidade produzida este fenômeno elevou Sergipe ao posto de segundo colocado na produção de milho no Norte/Nordeste saltando de pouco mais de 46 mil toneladas em 2001 para mais de 703 mil toneladas em 2009.

Aliado a esse fator ainda agregamos a tradição do consumo do referido grão pela população do Nordeste, que se intensifica entre os meses de março a junho incentivado pela cultura dos festejos juninos na região, mas não somente nesse período, pois o consumo desse grão e seus derivados ocorrem por todo o ano. Assim como outros produtos agrícolas, o milho, em seu sistema de produção mais tradicional, é cultivado no sistema de consórcio, o que fortalece ainda mais o crescimento de sua produção.

Semelhante ao cultivo do milho o amendoim plantado apresenta um intenso consumo no período dos festejos juninos e em outros do ano. Essa cultivar tem alcançado um crescimento de sua produção nos últimos 24 anos, como pode verificar em sequência.

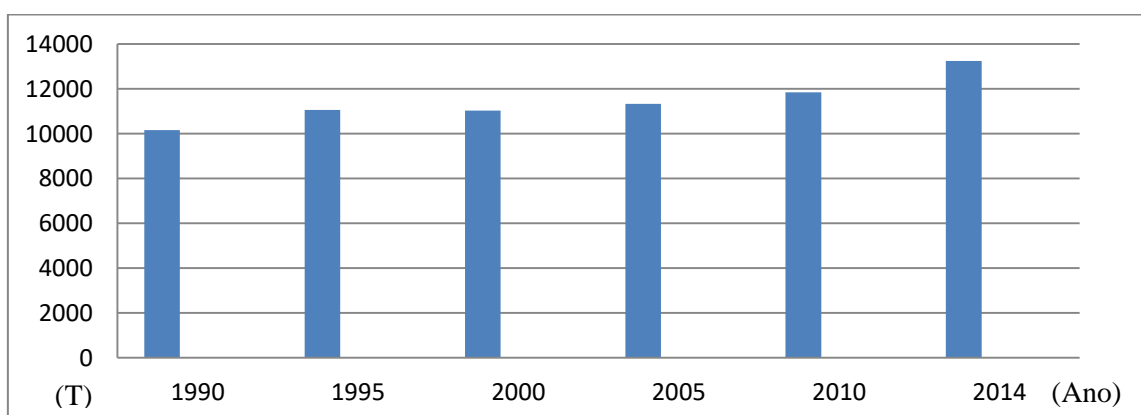
Figura 10
Produção de amendoim (T)
Itabaiana/SE
1990 – 1995 – 2000 – 2005 – 2010 - 2014



Fonte: IBGE – Produção Agrícola Municipal, 1990 – 1995 – 2000 – 2005 – 2010 – 2014.

Esse fato pode ser explicado pelo mercado consumidor significativo o amendoim alcança em determinada época do ano, como também, pelo fato do mesmo poder ser cultivado no regime de consórcio, ou seja, plantada juntamente com outro gênero, tradicionalmente o milho ou a mandioca. Outra lavoura temporária tradicional é a batata doce, cultivada e vendida para outros estados brasileiros pelos agricultores itabaianenses.

Figura 11
Produção de batata doce (T)
Itabaiana/SE
1990 – 1995 – 2000 – 2005 – 2010 - 2014

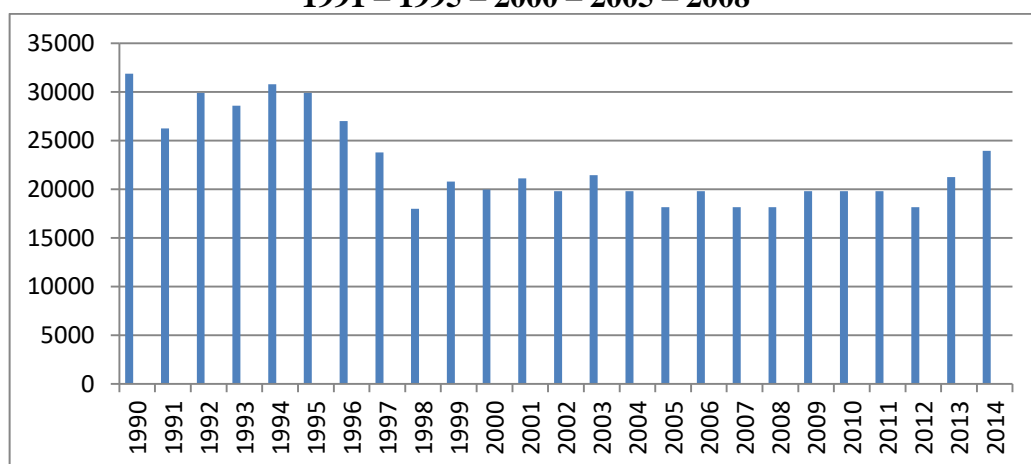


Fonte: IBGE – Produção Agrícola Municipal, 1990 – 1995 – 2000 – 2005 – 2010 – 2014.

O cultivo da batata doce apresenta um crescimento gradativo de sua produção, o que há é uma aparente estagnação na produção, com leve aumento na produtividade entre os anos de 2010 a 2014. Segundo Carvalho e Costa (2011), a batata doce cultivada em Itabaiana é da espécie *Epomoea* e o município *in locu* é o maior produtor do estado (correspondendo a 85,61% da safra estadual). Sua produção possui dupla funcionalidade quando nos referimos a sua comercialização, quando a venda é realizada de forma semanal seus principais destinos são: atender o mercado interno de Sergipe, além dos mercados da Bahia e Alagoas. A outra forma de comercialização é sazonal, esta possui uma escala de alcance mais abrangente, sendo destinado para os estados da região Sul do Brasil, como também, Piauí, Maranhão e Pernambuco.

O município é também conhecido no Estado como um potencial produtor de farinha de mandioca, não só pela quantidade, mas também pela qualidade, pois esse produto é conhecida popularmente como sendo de “boa qualidade”. No entanto, segundo dados do IBGE, o cultivo dessa raiz vem reduzindo nos últimos anos, sendo superado pelos produtores de outras regiões sergipanas.

Figura 12
Produção de mandioca (T)
Itabaiana/SE
1991 – 1995 – 2000 – 2005 – 2008



Fonte: IBGE – Produção Agrícola Municipal, 1990 à 2014

Os motivos para a redução do cultivo e consequente colheita da mandioca foram expostos por Rezende e Menezes (2013), relacionados a ausência de assistência técnica, tendo em vista que as raízes apodrecem na terra antes do período da colheita, o segundo empecilho

está ligada a dimensão reduzida das propriedades (em média de 01 a 06 hectares) que, aliado ao avanço da olericultura tem transformado a cultura da mandioca uma atividade secundária diante dos agricultores itabaianenses. A junção desses dois fatores fica visível quando analisamos a produtividade e o rendimento da mandioca em relação às áreas cultivadas nos últimos anos, como podemos observar na tabela03:

Tabela 04
Rendimento Médio da Produção – Mandioca (kg/ha)
Itabaiana/SE
2006 a 2015

Anos	Rendimento Médio (Kg/ha)
2006	12.800
2007	11.000
2008	11.000
2009	12.000
2010	12.000
2011	12.000
2012	11.000
2013	14.167
2014	14.969
2015	15.000

Fonte: IBGE – Produção agrícola municipal, 2006 à 2015.

A área colhida permaneceu a mesma entre os anos de 2001 a 2006, todavia notamos algumas oscilações na produção e reduções periódicas no rendimento médio por hectare plantado, ainda segundo Rezende e Menezes (2013) os agricultores apontaram os problemas citados anteriormente a anos de estiagem para a diminuição dos rendimentos médios de produção da mandioca nos citados períodos.

Abordando as características econômicas do município de Itabaiana (agrícola e urbana) frisamos que para alcançar esse nível houve a necessidade do auxílio de alguns outros setores. Um dos pilares de sustentação é a circulação das mercadorias produzidas por meio dos caminhões. A frota de veículos de transporte existente nessa área contribui para o escoamento dos produtos não só no espaço geográfico do município, mas, perpassando a escalas locais e regionais e atingindo, em alguns casos, a escala nacional.

Esses produtos têm como seus principais destinos os mercados locais e regionais, como ressalva para a batata doce que segundo Carvalho e Costa (2011) chegam a ultrapassar a fronteira nacional, sendo comercializado para os estados da região sul (com destaque para o

Paraná e o Rio Grande do Sul) e desses locais são vendidos para comerciantes e empresários de dois países fronteiriços, o Uruguai e a Argentina.

No comércio Local destaca-se também a importância dos caminhões denominados “mercedinhas” para a circulação desses produtos dentro do município e para os municípios vizinhos, sobretudo, nas feiras semanais. (Figura 13).



Figura 13– Mercedinhas
Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

Diferente dos caminhões comuns esses veículos são adaptados, é inserido no mesmo uma estrutura feita de madeira e uma cobertura com o uso da lona com o objetivo proteger seus usuários da ação de agentes climáticos, como por exemplo, ventos, chuvas ou raios solares. Além disso, a armação de madeira utilizada tem por finalidade aumentar a capacidade de armazenamento de mercadorias, e para acomodar os passageiros introduzem bancos feitos com madeira com o objetivo de assentar os transeuntes.

Tais veículos, apresentam essa denominação criada a partir do diminutivo dado aos caminhões de menor porte produzidos pela montadora de veículos Mercedes-Benz que acabou tornando-se sinônimo para quaisquer caminhões pequenos que possuam uma cobertura de madeira e lona em sua carroceria, denominado popularmente de “capota”, e utilizado para circulação de mercadorias, animais, mas também de pessoas.

Apesar de irregular, pois segundo as autoridades de trânsito o transporte de pessoas em carrocerias oferece risco eminente de acidente aos passageiros, as Mercedinhas estão difundidas no município e são as principais responsáveis pelo escoamento da produção agrícola da zona

rural para o centro urbano, nos espaços do mercado municipal e do Largo José do Prado Franco nos dias de feiras livres.

As feiras ocorrem nos dias de quarta-feira e aos sábados e possui um raio de alcance que abrange os municípios do Agreste Central, Sul, parte do Sertão e Grande Aracaju, com a atração de consumidores das regiões citadas que recorrem ao município de Itabaiana para a compra de produtos agrícolas, confecções, calçados e, em alguns casos, comerciantes que se deslocam para adquirir mercadorias para abastecer os estoques de seus respectivos comércios. Nesse espaço ocorre à venda de produtos agrícolas no varejo, mas também no atacado.

O espaço dessa atividade conta com 950 bancas removíveis destinadas à venda de produtos assim disponibilizadas: 400 no Largo José do Prado Franco destinadas à venda de frutas, verduras e utensílios de cozinha; 160 no Largo Santo Antônio voltada para a venda de calçados e confecções. Além da parte externa a feira conta com três mercados municipais cobertos que apresentam a seguinte divisão: No Mercado Zezé de Benevuto encontramos 172 barracas e no Mercado João da Volta são 132 em ambos os espaços os produtos comercializados são carnes e seus derivados. Por fim, no Mercado central, foram identificadas 67 barracas e voltado para a venda de hortifrutigranjeiros no atacado e no varejo.

Os consumidores concentram-se no Mercado, onde itabaianenses e consumidores de outras regiões do estado se encontram com o objetivo de comprar mercadorias no atacado para que possam ser revendidas em seus respectivos municípios. Nesse local, existe um intenso tráfego de caminhões e das chamadas Mercedinhas, que atuam mantendo o fluxo das mercadorias produzidas na própria zona rural de Itabaiana, em outros municípios ou estado, visto que o Itabaiana é um importante entreposto de venda desses produtos, e distribuem para outras regiões.

A importância da feira de Itabaiana para a referida localidade manifesta-se até mesmo no campo artístico. Um exemplo é o cordel produzido pelo cordelista local Carlos Mendonça que apresenta em seus versos os produtos comercializados e as relações criadas entre os atores que frequentam aquele espaço como pode visualizar no trecho em sequência:

Todo mundo se diverte
Passa o tempo a conversar
Tomando uma bicada
Ou dando uma namorada
Aqui ou noutro lugar
Tem muita moça bonita
Elegantes e charmosas

Que enfeitam a nossa feira
Com seu perfume de rosa
São lindas essas donzelas [...]
(MENDONÇA, p. 08, 2011)

A feira livre constitui um setor que está relacionado diretamente com a frota de caminhões de Itabaiana, que ultimamente apresenta-se como a maior do Brasil proporcionalmente. Atualmente, com uma população de 86.967 moradores e uma frota de caminhões de 2.575 unidades (IBGE, Censo 2010) a referida localidade ganhou a denominação de “Terra do Caminhão”. Em 2013 a frota de veículos do município era de 2.979 caminhões para uma população estimada em 92.732 habitantes; o que dá uma proporção de 01 caminhão para cada 30 habitantes, aproximadamente.

Diante dessa frota, as atividades econômicas começaram a desenvolver-se nesse município tendo o caminhão como seu elemento principal, contribuindo para o surgimento de um segmento de empresas que tem o caminhoneiro e seus respectivos veículos como seu principal foco, alterando, até a arquitetura das residências.

Existe uma relação entre a arquitetura das residências e os veículos pesados de transporte de cargas, essa manifestação é visualizada nas adaptações inseridas nas casas com o objetivo de poder guardar os caminhões (Figuras 14, 15 e 26).



Figuras 14, 15 e 16 – Faxada das residências itabaianeses adaptadas para guardar os caminhões.
Fonte: Trabalhos de campo, maio de 2016.

Essa frota acabou criando um círculo de atividades econômicas voltadas para o caminhão. A incidência de indústrias, lojas, oficinas mecânicas, borracharias, retifica de motores, concessionárias de seminovos, contribuiu para a formatação de um Arranjo Produtivo Local. Todavia um segmento destacou-se entre os citados, que são as fábricas produtoras de carrocerias de caminhões.

Na sequência vamos abordar os aspectos culturais que permeiam as relações entre Itabaiana e sua frota de caminhões; realizando uma análise da Festa de Santo Antônio e dos Caminhoneiros e as atividades ligadas aos eventos citados que exaltam o caminhão e a profissão de caminhoneiro.

CAPÍTULO III

3 – Festa de Santo Antônio e Festa dos Caminhoneiros: elementos de identidade itabaianese

As festas religiosas são realidades culturais brasileiras que se manifestam com frequência nos municípios interioranos, onde as características mais tradicionais apegadas às cotidianidades rurais influenciam no espaço urbano e se fazem presentes nas relações sociais da população.

Segundo Saraiva e Costa Silva (2008) as festas religiosas e procissões são as atividades culturais urbanas mais antigas do Brasil, seus registros remontam a época do nosso descobrimento e ocupação portuguesa onde índios, influenciados pela cultura europeia, já praticavam essas manifestações culturais; influenciadas pela cultura religiosa europeia voltada ao cristianismo católico.

O objetivo do presente capítulo é de analisar a(s) relação(ões) existente(s) entre a Festa do Padroeiro do município de Itabaiana (Santo Antônio) e as comemorações existentes na mesma localidade em homenagem aos caminhoneiros, buscando o histórico das festividades com o objetivo de traçar uma linha temporal que explique quando e como essas festividades ficaram intrinsicamente ligadas entre si e tornaram-se elemento identitário e cultural entre os populares.

Tais manifestações religiosas, com o passar dos anos se (re)inventam, alterando hábitos e costumes, mas permanecem em sua essência voltada a propagação da fé por meio de rituais e símbolos que se materializam em imagens de Santos, cânticos, promessas, penitências e entre outras formas de demonstração de fidelidade a sua doutrina religiosa. De acordo com Jurkevics (2005) as festas religiosas tem como sua principal característica a fé aliada a elementos que compõem a cultura local.

3.1 - A relação identitária entre a festa de Santo Antônio e a Festa do Caminhoneiro em Itabaiana

“Como acontecimento social, a festa dos caminhoneiros se instala no cotidiano da população itabaianense, promovendo uma ruptura no cotidiano da cidade [...]” (SANTOS, 2002, p. 32).

No município de Itabaiana os dias de festividade em comemoração aos caminhoneiros foram agregados à festa religiosa em homenagem ao padroeiro, Santo Antônio, aliando fé e cultura.

Fernando Bulhões, nome de batismo de Santo Antônio, nasceu em Lisboa (Portugal) o ano de 1195. Em 1210 ingressou na Ordem dos Cônegos Regulares de Santo Agostinho e ficou conhecido como “Martelo das Heresias” por combater nas cruzadas pela igreja católica no oriente Médio (VAINFAS, 2003).

Em estudo realizado no estado de Minas Gerais, Vainfas (2003) afirma ter catalogado 118 localidades que tem Santo Antônio como seu padroeiro e, ainda segundo o autor de 1585 a 1650 dos 15 conventos existentes no até então Brasil colônia faziam referência ao santo português, demonstrando assim a influência e a expressividade que este santo católico possui em nosso país.

A devoção da população sergipana a Santo Antônio pode ser explicada pelo processo de povoamento português no município, pois como afirma Vainfas (2003), os municípios que passaram por colonização ou influencia portuguesa refletem esse processo a devoção a Santos Católicos ligados a cultura lusitana.

No município *in locu* existe o repasse de lendas que imbricam Itabaiana e seu padroeiro; uma das mais conhecidas é a do “Santo Antônio Fugão”. Segundo a crença popular a imagem do referido santo residia em uma propriedade particular, situada em um povoado conhecido hoje como “Igreja Velha”, segundo a lenda todas as noites a imagem “fugia” do local onde estava alojada para o centro do atual município (localidade antes chamada de Caatinga de Ayres da Rocha), dando a entender que Santo Antônio reivindicava a construção de uma capela própria. Segundo historiadores, a população local retirava o santo e levava para a Caatinga de Ayres da Rocha para que ali fosse construída uma capela pública, onde todos pudessem visitar Santo Antônio e poder reverencia-lo.

Construída em 1737 a paróquia de Santo Antônio e Almas, assim como grande parte das igrejas católicas de nosso país foi o marco central para o crescimento da Vila de Sato Antônio e Almas que posteriormente seria elevado a categoria de município com a denominação de Itabaiana.

Desde então entre os dias 31 de maio a 13 de junho comemora-se as chamadas “trezenas de Santo Antônio” na localidade. Essa festa religiosa abrange a população que reside nos

espaços rurais a urbanos. Os diversos segmentos da sociedade Itabaianense são envolvidos, setores da política, do comércio, sociedade civil e, evidentemente a igreja católica.

As festividades ligadas a Santo Antônio são realizadas na paróquia de Santo Antônio e Almas de Itabaiana, com missas diárias e finalizada com uma procissão pelas ruas da cidade com a imagem do Santo homenageado, onde o mesmo é adornado (Figura 17) com símbolos que remetem a cultura local, pois como afirma Oliveira (2007) quando o sagrado materializa-se nas festas de cunho religioso figuras e alegorias tornam-se elementos perceptíveis.



Figura 17 – Santo Antônio adornado para a procissão em sua homenagem Itabaiana/SE - 2014
Fonte: Jadilson Simões, Jornal da cidade, 2014.

Segundo o Senhor A.L.P. (ex-caminhoneiro com 63 anos) sempre havia espaço na festa de Santo Antônio para homenagear atividades ou setores da vida social que tivessem expressão significativa no município de Itabaiana, como de agricultores de cultivam hortifrúteis (conhecidos como verdureiros) e também os caminhoneiros.

Cada setor possui o seu dia determinado, as datas são mutáveis a cada ano e estabelecida a partir de um acordo entre a Igreja Católica e os setores de classes citados. Na festa do ano de 2016 as divisões das Trezenas de Santo Antônio ficaram assim:

No dia 31 de maio (primeiro dia das trezenas) os homenageados são os panificadores, dia 01 de junho é a vez dos profissionais da área de contabilidade, os profissionais da construção civil em sequência, seguindo pela Pastoral da Saúde Hospitalar (03/06), Autoridades (04/06), Motoqueiros (05/06), Irmandade das Almas (06/06), As escolas das redes pública e particular (07/06), Farmacêuticos (08/06), Verdureiros (09/06), Profissionais da área jurídica (10/06), Viúvas e viúvos (11/06) e no dia 12/06 a novena dos caminhoneiros no dia 12/06 com alvorada

festiva e a carreta de caminhoneiros, missas e benção dos veículos e das chaves dos mesmos, finalizando as atividades do dia 13/06 com uma procissão pelas ruas da sede municipal.

A princípio, de acordo com Santos (2002) as atividades ligadas às homenagens aos caminhoneiros ocorriam em apenas um dia das festividades, mais precisamente o último dia. Atualmente essas atividades são divididas em uma semana voltada para os caminhoneiros.

Segundo Carlos Mendonça (2012) o primeiro movimento festivo que faz referência ao caminhão realizado em Itabaiana ocorreu em 1958 em uma carreata de motoristas que saía do centro em direção à capela de São Cristóvão, de acordo com o mesmo a relação entre a Festa do Santo Antônio e os caminhoneiros vão iniciar em 1970.

O primeiro registro de ações que interligassem as Trezenas de Santo Antônio com atividades relacionadas aos caminhoneiros vai ocorrer a partir da junção de ações de três indivíduos: o primeiro de nome Antônio Francisco da Cunha (conhecido popularmente como “Rolopecu”) é considerado um dos mais antigos caminhoneiros do município e idealizador da festa com os apoios de José Teles de Mendonça (político influente em Itabaiana) que irá contribuir para organizar a primeira carreata voltada para homenagear os profissionais e que quatro anos após a execução da primeira carreata irá ser eleito prefeito de Itabaiana; por fim o empresário e dono de um dos primeiros caminhões de Itabaiana o Senhor Antônio Goes (Santos 2002).

A junção de um cidadão comum (Rolopecu) com a classe política (José Teles de Mendonça) e o setor empresarial (Antônio Góes) foram preponderantes para a realização e execução da primeira atividade alusiva aos caminhoneiros durante a Festa de Santo Antônio, visto que, a princípio, o pároco local, Monsenhor Mário de Oliveira Reis resistia a inserção de um dia em comemoração aos caminhoneiros.

Essas modificações impactaram diretamente na conformação e roteiros das atividades. Atualmente a concentração dos caminhoneiros e seus veículos são realizados na Avenida Dr. Luiz Magalhães (que dá acesso ao município), entretanto, segundo a Senhora M. A. N. (trabalhadora rural de 68 anos) a concentração dos caminhões era feita a frente da igreja matriz de Santo Antônio e Almas e percurso seguia até o povoado Igreja Velha (onde foi construída a primeira paróquia em homenagem ao santo padroeiro do município) no período da década de 1950.

O primeiro roteiro da procissão dos caminhoneiros iniciava no Povoado Rio das Pedras, município de Itabaiana, e dirigia-se a Igreja Matriz do município, onde havia uma concentração

de fieis e a montagem de um comércio local, voltado para a comercialização de artigos religiosos e alimentos. O roteiro seguia a seguinte lógica: Povoado Rio das Pedras – Rodovia BR-235 – Rua Quintino Bocaiuva – Paróquia de Santo Antônio e Almas de Itabaiana.

Ainda na década de 1970 a Paróquia muda de administrado para o Padre Gilson, que decide transformar o roteiro da procissão para um percurso dentro do próprio município para que assim a população que não possuísse veículos pudesse participar, dessa forma a saída do cortejo fica estabelecido para o Bairro Miguel dentro da própria zona urbana do município.

Em meados dos anos de 1980 o número de caminhões passou a crescer e o percurso dentro da sede municipal torna-se problemático, provocando a construção de um novo roteiro para o povoado Candeias no município vizinho de Campo do Brito. Essa escolha se dá para que ocorra uma melhoria na organização e no fluxo dos veículos pesados participantes.

Todavia, segundo o Senhor J.F.S.B. (72 anos) a quantidade de veículos de transporte já na década de 60 do século XX chamava a atenção:

“Não tinham tantos modelos como tem agora, o que mais tinha era um chamado de “FNM” e outro tipo de carro que a gente chamava de “rural”, mas já tinha muito... muito porque o povo do tempo deixava de viajar e ficava pra receber a benção; aí juntava aquele monte de carro”.

Segundo os Senhores A.L.P e J.F.S.B. (ambos ex-caminhoneiros) o momento em homenagem aos caminhoneiros ocorriam com uma procissão em carreata (com caminhões e também carros de passeio) que levava a imagem do padroeiro da paróquia de Santo Antônio e Almas para o um povoado chamado de Candeias. De acordo com os entrevistados o motivo da escolha dessa localidade era a concentração de caminhoneiros que ali habitavam e o trabalho de um homem chamado de Rolopecu que organizava os caminhoneiros locais para buscar e levar o padroeiro da cidade.

O povoado Candeias passou a ser o novo destino da imagem do padroeiro; todavia, pelo aumento na frota de caminhões a Av. Dr. Luiz Magalhães passou a ser o novo local de concentração dos caminhoneiros entre as décadas de 1970 e 1980 como afirma a Senhora D. A. S. (71 anos). Segundo a mesma toda a festividade era voltada para Santo Antônio e os caminhões eram utilizados como transporte com a imagem ou como meio de transporte para os devotos.

Em 1989 a família “Dona” assume a prefeitura de Itabaiana e algumas alterações começam a ser inseridas nas homenagens realizadas aos caminhoneiros. Anteriormente a

homenagem era feita de forma silenciosa em respeito à Igreja e a imagem do Santo homenageado, com a eleição de João de Zé de Dona além do “buzinaço” pelas ruas da cidade com a soltura de fogos de artifício.

Em 1993, Luciano Bispo é eleito prefeito e são inseridos outros momentos na festividade, entre eles destacamos os *Shows* de artistas de nível regional e nacional e a criação da Feira do Caminhão em 1996. Nesse mesmo período ocorre a separação entre as Trezenas Santo Antônio e Festa dos Caminhoneiros, todavia frisamos que ainda persiste o último dia dos festejos do padroeiro da cidade voltado para homenagear os profissionais do volante (SANTOS, 2002).

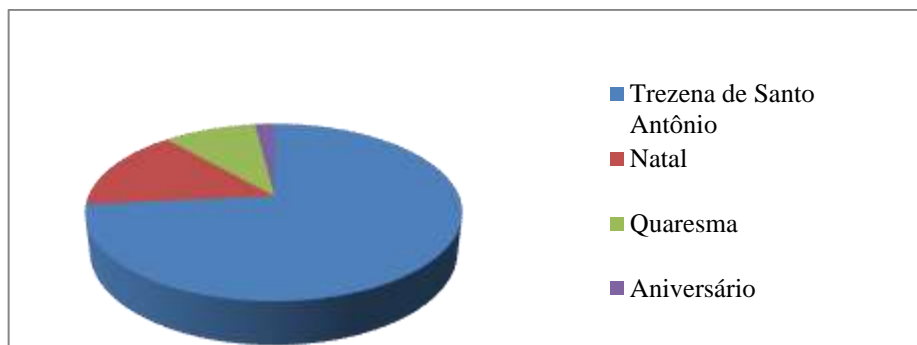
Atualmente, as atividades referentes à festa iniciam com missas diárias até o dia 13 de junho; entretanto, como afirma Oliveira (2007, p. 24): “A festa popular muda sempre, na tensão política de suas duas faces (a sagrada e a profana)” e no decorrer dos anos as festividades ligadas a Santo Antônio foram sofrendo alterações para inserir as comemorações ligadas aos caminhoneiros. No caso do município de Itabaiana o profano se materializa nas Trezenas de Santo Antônio por meio das festividades que envolvem a Festa dos Caminhoneiros, que ocorre concomitantemente às festividades religiosas.

Em entrevistas realizadas no município o caminhoneiro P.L.S. nos relata que a relação Trezena de Santo Antônio/Festa dos Caminhoneiros manifesta-se com uma das datas festivas destinadas a comunhão da família para vivenciar o momento:

“Durante o tempo das trezenas os mais velhos não pegava frete, pra já ficar em casa durante a festa, era o nosso dia de descanso. A gente fica em casa, vai pra missa das trezenas, pede proteção a Deus e Santo Antônio, porque só eles mesmo pra nos valer né!”

A fala do Senhor P.L.S é reforçada pelo resultado dos questionários aplicados. Quando questionamos os caminhoneiros sobre em quais datas festivas do ano os caminhoneiros não trabalhavam, as trezenas de Santo Antônio foram à resposta mais recorrente com 73,5%. Seguida pelo Natal, Quaresma e dia de aniversário (Figura 18)

Figura 18
Datas festivas em que os caminhoneiros não viajam
Itabaiana/SE
2014-2015



Fonte: Trabalhos de campo junho de 2014/2015, Itabaiana/SE.

Percebe-se então, como as relações entre as duas festividades estão intimamente ligadas. Cada uma possui suas próprias atividades, cerimônias e rituais, todavia, em alguns momentos, durante os últimos dias de celebração ocorrem atividades que as interligam. Na seção seguinte abordaremos de forma mais detalhada as atividades que concernem a Festa do Caminhoneiro, que é um dos objetivos deste capítulo.

3.2 – A festa dos caminhoneiros: um espaço de comunhão e negócios

Atualmente, a economia municipal desenvolve-se com uma contribuição de segmentos atrelados ao caminhão. Tal importância resultou na criação de atividades festivas que visam enaltecer esse setor como, por exemplo, a festa dos caminhoneiros, uma comemoração que ocupa o cotidiano da população itabaianense como também os espaços públicos.

A Praça Etelvino Mendonça, conhecida popularmente como Praça de Eventos, concentra as atividades relacionadas às festas do caminhoneiro, com a realização da feira do caminhão (Figura 19 e 20), escolha da rainha dos caminhoneiros, carreata mirim, *shows* de artistas populares, benção de caminhões e motoristas.



Figuras 19 e 20 – Feira do caminhão.

Fonte: Trabalho de campo - Itabaiana/SE, junho de 2015.

Os eventos relacionados ao caminhoneiro encerram no dia 12 de junho com uma carreata nas primeiras horas da manhã, jejum para os motoristas, bênção e celebração de uma missa.

As atividades que ocorrem unindo tanto a parte religiosa como também as cerimônias referentes ao dia dos caminhoneiros ocorrem no último dia de festividade (12 de junho), nas primeiras horas da manhã, os motoristas dos veículos participantes das festividades saem em carreata pelas ruas da cidade (Figuras 21 e 22) levando a imagem do Padroeiro da cidade até o Povoado Candeias.



Figuras 21 e 22 – Carreata dos caminhoneiros.

Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2014/2015.

Durante a carreata acontece o chamado “buzinaço”, onde os caminhoneiros adentram a o espaço urbano do município disparando o som de suas buzinas e emitindo sinal luminosos com as lanternas e faróis de seus veículos, nesse momento os mesmos são recepcionados pela

população local que ficam às portas de suas residências acenando para os que passam e procurando visualizar algum parente ou amigo que esteja participando.

A carreata inicia na Avenida Dr. Luiz Magalhães, que é um dos principais acessos ao município; em sequência os caminhoneiros acessam a rodovia BR-235 e retornam a cidade na Avenida Vereador Olímpio Grande; em sequência acessam a Avenida Valter Franco, convergem na Avenida Silvio Teixeira e acessa a Av. Engenheiro Carlos Reis. Nas próximas do estádio de futebol Etelvino Mendonça ocorre a bênção dos veículos realizada pelo pároco local (Figura 23).

No espaço da cidade ocorre um café da manhã (Figura 24) composto de alimentos típicos da cultura regional, tais como: pé-de-moleque, beiju de tapioca com e sem amendoim, pamonha, malcasado, sario, bolos regionais de massa, puba, macaxeira, milho, cuscuz de milho e de arroz, macaxeira, inhame, carne do sol, galinha de capoeira², alimentos que possuem ligação com a identidade cultural dos frequentadores da festa; além de alimentos mais comuns, a exemplo de pão, queijo mussarela e coalho e presunto.

Entre as bebidas, além do consumo do café, também existe a presença de sucos de frutas regionais, tais como: mangaba, goiaba, caju, manga e acerola. Durante o café os caminhoneiros se confraternizam, debatem os problemas das estradas, as dificuldades econômicas, as perspectivas de trabalho.

Em sequência, os caminhoneiros começam a circular pelas ruas e demais logradouros passando pela casa de amigos e familiares. Ao final da manhã as famílias promovem almoços, geralmente na casa da matriarca, onde todos os membros se reúnem e começam conversas regadas de muitos momentos e histórias associadas à profissão de caminhoneiro. Esse é um dos principais momentos da festa, onde todos se reúnem em um dos poucos momentos em que o caminhoneiro pode realizar alguma refeição com seus parentes e amigos em sua residência, fato esporádico para os praticantes da referida atividade.

² Galinho criada nos quintais e áreas de propriedades rurais locais sem o uso de ração que contenha hormônio ou outro produto químico.



Figura 23 – Bênção dos caminhões

Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2014/2015.

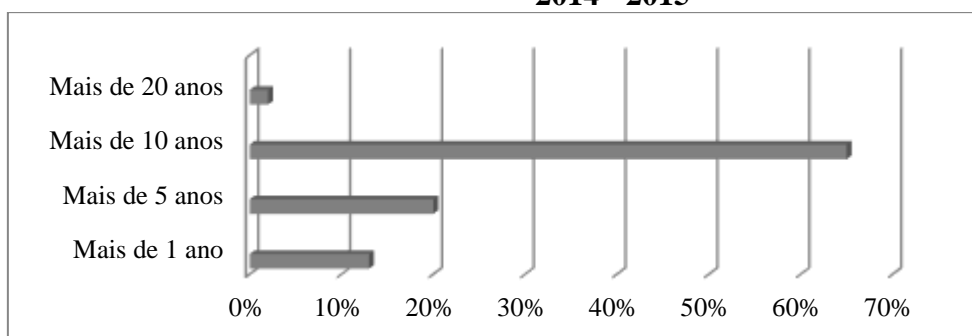


Figura 24 – Café da manhã regional

Em 2015, participaram da carreata cerca de 180 veículos, a cada ano o número de participantes aumenta e em 2016, participaram 220 caminhões. Essa manifestação cultural atrai motoristas de Itabaiana e de municípios circunvizinhos como, Campo do Brito, Ribeirópolis, Areia Branca; de regiões economicamente importantes do estado de Sergipe. Do sul: os municípios de Lagarto e Simão Dias, Sertão: Nossa Senhora da Glória e da capital Aracaju. Também é constatada a presença de caminhoneiros de outros estados, com o predomínio de baianos, pernambucanos e alagoanos. Em sua edição de número 50 reuniu aproximadamente, segundo a secretaria de cultura municipal, cerca de 2.800 caminhoneiros.

Em entrevistas realizadas durante as festividades percebeu-se a assiduidade com que os profissionais do volante frequentam Festa dos Caminhoneiros. Do total de entrevistados (32 caminhoneiros) questionadas 65% afirmaram que participam das atividades festivas a mais de 10 anos, como demonstrado (Figura 25):

Figura 25
Tempo que frequenta a festa dos caminhoneiros
Itabaiana/SE
2014 - 2015



Fonte: Trabalhos de campo junho de 2014/2015, Itabaiana/SE.

E essa relação entre Festa do Caminhoneiros/Trezenas de Santo Antônio materializa-se quando indagamos os caminhoneiros a respeito de sua devoção. Cerca de 78% dos caminhoneiros afirmaram serem devotos do Padroeiro do município, seguido de Nossa Senhora Aparecida, com 19% e Nossa Senhora de Fátima e Santo Expedito com 2%, os demais Santos Católicos somam 1%.

Dessa forma, podemos realizar um paralelo entre as duas festividades que, apesar de nos últimos anos, estarem sendo comemoradas separadas, buscando uma dissociação, não conseguem a separação total ante a tradição criada em comemorar o dia dos caminhoneiros e de Santo Antônio de forma concomitante.

Essa materialização da fé pode ser expressada nos adornos que os motoristas fazem questão de inserir em seus veículos; são adesivos com imagens de santos (dentre eles o predomínio do padroeiro e de Nossa Senhora Aparecida), frases que expressam a fé, terços ou rosários nos para-brisas dos caminhões. Quando questionamos o porquê essa busca em expressar sua fé com imagens e símbolos inseridos nos veículos as respostas que nos foram dadas giram entorno na crença da “proteção” divina ante os perigos que a profissão oferece.

“A gente sai toda semana de casa sem saber se volta. Todo mundo tem um primo, tio, irmão ou conhecido que já saiu de casa dirigindo e voltou num caixão... assalto, que tá demais, acidentes, que não dependem só do cara... as vezes você tá dirigindo, tudo certo e vem um lá do nada na contra mão e te acerta, nessa hora só Deus e Nossa Senhora para nos acudir.” (P.R.S. – caminhoneiro de 41 anos)

Para além da materialização da fé o caminhão também é utilizado, durante as festividades, como meio para expressar o saudosismo decorrente da perda de algum parente ou amigo. As fotografias dos mortos exercendo sua função ficam expostas em uma demonstração de saudades de parentes e amigos próximos que faleceram em outras atividades (Figuras 26 e 27)



Figuras 26 e 27 – Mensagens saudosistas em caminhões.
Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

Percebe-se que a Festa dos Caminhoneiros trata-se também de um momento de comunhão dos profissionais com os seus colegas, de encontro entre os mesmos e seus familiares e de saudosismo e respeito, por aqueles que contribuíram para a construção da relação identitária entre Itabaiana/Caminhão. Nota-se a importância que essa festividade possui quando indagamos os caminhoneiros se em algum ano eles não conseguiram passar o período da Festa dos Caminhoneiros em casa; as respostas demonstram o quanto essa festividade está imbricada no cotidiano do caminhoneiro itabaianense.

“Rapaz, faltei dois anos porque peguei uns frete longe demais e não deu tempo de chegar; mas era ruim demais! A cabeça ficava só no sentido da festa... como é que tá, o que tá acontecendo.” (P.R.S. – caminhoneiro de 41 anos – entrevista realizada em junho de 2014).

“Faltei três anos antes de comprar meu caminhão porque “tava” trabalhando de empregado. Dava raiva porque queria tá aqui, mas não podia porque tinha que entregar o frete... depois quando cheguei em casa não queria nem que ninguém me contasse como é que tinha sido a festa, era melhor esquecer e esperar a do ano que vem.” (J.A.L.P. Caminhoneiro de 28 anos - entrevista realizada em junho de 2015).

“O patrão manda nós pegar um frete no tempo da festa dos caminhoneiros é ruim demais! A festa é quase como se fosse um natal pra gente; todo mundo participa, você vê a cidade toda para e é o tempo em que o caminhoneiro é reconhecido” (A.F.L. Caminhoneiro de 58 anos - entrevista realizada em junho de 2015).

Os relatos refletem a singularidade com que a referida festividade é tratada pelos profissionais homenageados; o momento de comunhão, são enaltecidos nas falas e expressos nas atividades realizadas durante a festa e nas ações da população e prefeitura que fazem questão de enaltecer a importância desse setor para a história do município, como também, para a economia local.

Em entrevistas realizadas uma nova realidade foi apresentada pelos motoristas mais jovens, a perda da capacidade de trabalhar de forma autônoma, ocorrendo o predomínio do labor assalariado nas empresas do ramo varejista ou transportadora.

Quando o caminhoneiro passa a trabalhar para um setor, entre eles utiliza-se a denominação de “chofer”, ele fica subordinado as ordens superiores, perdendo assim sua autonomia. Dos caminhoneiros que nos relataram ausências em alguma edição da Festa dos Caminhoneiros cerca de 78% eram chofer que estavam viajando para cumprir ordens; fazendo surgir uma crítica citada por alguns caminhoneiros: *“Hoje a festa não é mais dos caminhoneiros, mas do dono do caminhão!”*

Percebe-se uma forte mercantilização da Festa dos Caminhoneiros nos últimos anos. As empresas do ramo de transportes e montadoras de veículos promovem e patrocinam o evento por meio de incentivos financeiros e deixam suas marcas expressas nas atividades festivas e na exposição de suas logomarcas (Figura 28 e 29).



Figura 28 e 29 – Pannel de divulgação da Feira do Caminhão e seus Patrocínios.
Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

Apesar desse foco relacionado às relações financeiras, o caminhoneiro ainda permanece como o cerne central das atividades e que apesar das adversidades do cotidiano de trabalho notamos o repasse da cultura da profissão de caminhoneiro imbricada na população local. Essa significância pode ser expressa a partir da proposição do Projeto de Lei entregue pela Deputada Estadual Maria Mendonça do PP (Partido Progressista) a mesa diretora da Assembleia Legislativa de Sergipe.

O referido projeto foi protocolado sob o número 35/2016, as alegações deferidas pela parlamentar são de que as festividades relacionadas ao caminhoneiro possibilitam uma atração

turística a nível local e regional e que esse fluxo agrega renda que circula no município. Outro ponto destacado refere-se à relevância da categoria profissional homenageada nas festividades que, segundo a deputada, contribuem para o progresso do município, por fim, ela alega que a atração do público para o evento vai além dos *shows* artísticos realizados durante as festividades e que as atividades culturais também são um atrativo para esses visitantes.

Existe ainda o Projeto de Lei de número 13.044 sancionado em 20 de novembro de 2014 pela até então Presidente da República Dilma Rousseff que deu ao município de Itabaiana/SE o título de Capital Nacional do Caminhão.

O presente PL foi proposto pelo Senador da República Eduardo Amorim do PSC (Partido Social Cristão) e visa enaltecer três atores: o caminhoneiro, o caminhão e o município. O Senador utilizou como justificativas para aprovação do mesmo a importância estratégica que a referida localidade possui dentro do setor de transportes, outro ponto abordado foi a relação proporcional existente entre a quantidade de veículos em relação a população, que segundo o Senador é a maior do Brasil.

Amparo por essa dimensão que a profissão de caminhoneiro adquiriu dentro do município de Itabaiana ocorre um evento, paralelo as atividades da Festa dos Caminhoneiros, que visa enaltecer a profissão de caminhoneiro para as gerações futuras, que a “Carreatinha Mirim”.

Essa atividade consiste em um desfile realizado por crianças e suas miniaturas de caminhões. Os participantes dessa atividade, geralmente, possui algum membro da família ligado à profissão em questão; mas essa realidade não é um requisito, pois existem participantes sem familiares caminhoneiros que participam da “Carreatinha” instigados pela atmosfera local que gira entorno das homenagens aos caminhoneiros.

Em sequência vamos abordar características desses símbolos, uma das responsáveis pelo repasse da tradição em Itabaiana.

3.3 – Carreatinha mirim em Itabaiana/SE: transmissão da cultura do caminhoneiro

No domingo que antecede a festa de Santo Antônio ocorre um evento na Praça Dr. Airton Teles que tem por objetivo incentivar e demonstrar a força da cultura do caminhão e a como está tradição está imbricada na identidade da população de Itabaiana. Nesse sentido, os familiares constroem, ou solicitam que artistas locais construam as miniaturas de caminhões de

acordo com os modelos, muitas vezes uma réplica dos veículos dos seus parentes ou aqueles modelos que acham bonito ou desejam um dia possuir. Geralmente tais miniaturas são réplicas dos caminhões dirigidos por pais, avós, tios, irmãos, amigos ou algum indivíduo próximo,

As miniaturas impressionam pela riqueza de detalhes que apresentam assemelhando-se aos veículos originais e sempre fazendo referência a atividade exercida pelo ente da família ou retratando o sonho de com qual segmento de transporte almeja seguir ao se tornar caminhoneiro.

Na edição de 2015, participaram do evento cerca de 220 crianças, já em 2016 estiveram presentes 265 garotos e garotas que desfilaram com suas miniaturas. A organização do evento fica sob a responsabilidade da Secretaria Municipal da Cultura que também fica responsável pela inscrição dos participantes que é realizada por algum responsável legal e na sede da secretaria.

Na edição de 2014, a inscrição foi realizada na prefeitura, o requisito exigido para fazê-la estava relacionado à idade do participante isto é, poderiam se registrar crianças da faixa etária entre 05 e 15 anos. A participação é gratuita e não exige-se ter um caminhão de brinquedo, tendo em vista, que as crianças participantes que não possuem as miniaturas recebem da Prefeitura Municipal juntamente com a empresa de lonas e acessórios para caminhões Guerra caminhões de madeira para que possam participar das festividades

Os participantes saem da Praça Airton Teles em direção a Praça de Eventos (Etelvino Mendonça) (Figura 30). Durante a saída as crianças e suas miniaturas são perfiladas por ordem de chegada, todavia é feita pelos organizadores uma triagem dos participantes na qual escolhem aqueles caminhões que possuem indumentárias relacionadas a festa são convidadas a desfilarem para frente da fila dos pequenos caminhões. Geralmente os escolhidos são aqueles que conseguem ser mais fieis as características dos veículos reais, como também, expor elementos religiosos (imagens, adesivos ou frases) que remetam ao padroeiro do município e suas festividades.



Figuras 30 – Carreatinha Mirim.
Fonte: Trabalhos de campo, Itabaiana/SE, 2015.

Todos os participantes possuem um número de identificação e, ao final da carreta será utilizado em um sorteio de brindes como: bicicletas e brinquedos. Os prêmios são doados pela CDL local. Além disso, também são realizados concursos como, por exemplo: o caminhão ornamentado, o mais bonito e aquele que mais se assemelha ao original.

As características possuem um objetivo central que é a fidelidade nos detalhes chamam a atenção de itabaianenses e visitantes; busca-se expor no veículo desde adesivos, frases ou acessórios existentes nos veículos pesados de carga originais e, até mesmo, o tipo de mercadoria transportada pelo referido caminhão exposto em modelo de miniatura (Figuras 31 e 32).



Figuras 31 e 32 – Miniaturas de caminhões.
Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2014.

Quando questionadas as crianças sobre o significado do seu “caminhãozinho” percebe-se o conhecimento que as crianças já adquirem com a junto aos membros familiares envolvidos com essa atividade e a aspiração de seguir a profissão de motorista. Quando questionamos o participante J.V.L.P. (Filho de caminhoneiro com 09 anos de idade) sobre qual significado de sua miniatura ele nos relatou:

“É um 1620 com rodo ar nos quatro eixos. Aqui em cima tem uma carrada de coco verde que eu vou levar do CEASA de Aracaju, passar pela RIBAHIA³ e levar pra São Paulo.”



Figuras 33 – Miniaturas de caminhões.
Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

Além de buscar ser fidedigno os participantes dessa atividade expressam também a religiosidade nas miniaturas inserindo imagens do Santo homenageado (Santo Antônio). Os caminhõezinhos são enfeitados de forma que assemelham-se ao andor onde o padroeiro é levado durante as procissões (Figura 34).

³ Termo utilizado pelos caminhoneiros de Itabaiana para designar a Rodovia Rio/Bahia.



Figuras 34 – Miniatura adornada com a imagem de Santo Antônio.
Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

Além dos aspectos culturais percebe-se a influência do setor econômico também nessa festividade. Como citado anteriormente, a empresa Guerra realiza em conjunto com a Prefeitura Municipal a doação de caminhões de brinquedos aos participantes que não possuem os veículos, há também a inserção de adesivos com a logomarca da citada empresa para que sejam fixadas nas miniaturas.

O que se destaca é a relação entre pais, tios, avós e crianças e o repasse da tradição da profissão de caminhoneiro e a transmissão da profissão que contribui e continuará a contribuir. Segundo Manuel Castells (1999) a identidade e a origem dos significados e experiências de uma população. A rotina de trabalho dos caminhoneiros e suas dificuldades, anseios e sonhos são compartilhadas entre os diversos familiares de motoristas existentes no município; dessa forma cria-se um ambiente dentro de Itabaiana de compartilhamento desses sentimentos, dando significado aos mesmo e criando reflexos de forma direta na formação da identidade.

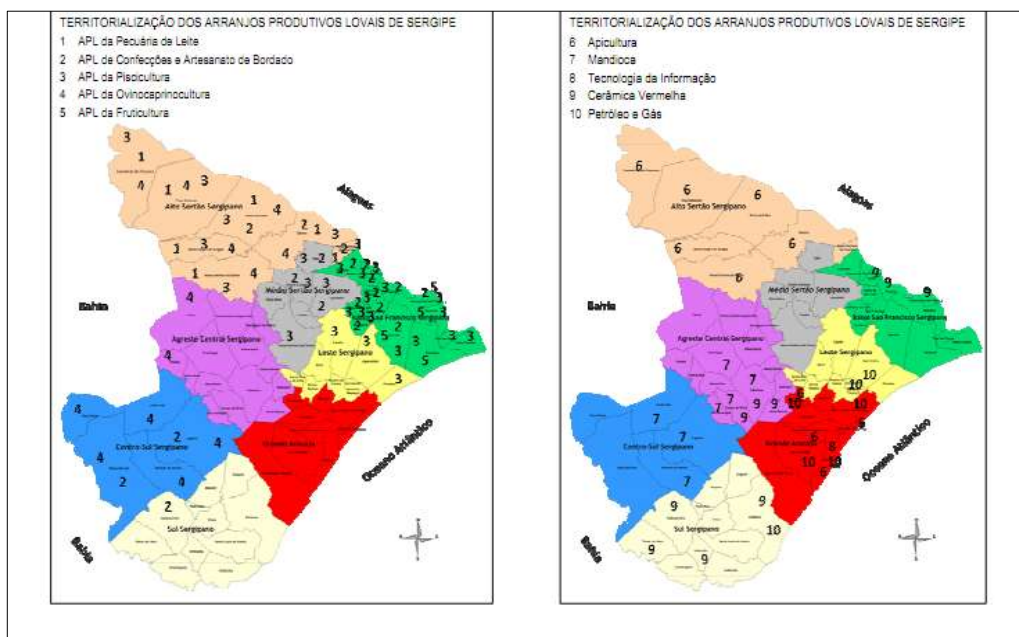
Para a população de Itabaiana dirigir um veículo pesado, passar dias fora de casa, correr riscos de acidentes e violência nas estradas brasileiras não é visto como uma obrigação dolorosa, mas um prazer e acima de tudo orgulho da profissão exercida. Esse sentimento é fortalecido com o reconhecimento da população local, amigos e familiares do quanto é importante o esforço e a dedicação diária desses profissionais e a certeza de que com a Carreatinha vislumbra-se o esforço e o significado da profissão, transmitida às novas gerações, de um trabalho digno e prazeroso e não de uma obrigação que, apesar das adversidades, sente-se a satisfação de ser caminhoneiro.

CAPÍTULO IV

4 – APL das carroceiras no município de Itabaiana

De acordo com a SEDETC foram mapeados 17 Arranjos Produtivos em todos os territórios do Estado de Sergipe, mas como podemos visualizar na Figura 35 apenas 10 APLs estão representados; segundo o referido órgão essa especificidade se deve ao fato de os outros 7 Arranjos não disporem de um plano desenvolvimento estrategicamente estabelecidos entre os atores membros e a secretaria. Os Arranjos não mapeados são os de Artefatos de cerâmica, Artefatos de madeira e móveis, Rizicultura, Citricultura, Saúde, Carcinicultura e Carrocerias de caminhões. No território do Agreste foram catalogados um total de 4 Arranjos Produtivos: ovinocaprino cultura, nos municípios de Pinhão e Carira; Cerâmica vermelha em Itabaiana, Areia Branca e Campo do Brito; Mandioca situado em Campo do Brito, Itabaiana, São Domingos e Frei Paulo e das carrocerias de caminhões de acordo com o NEAPL-SE é encontrado apenas no município de Itabaiana.

Figura 35 – Distribuição dos Arranjos Produtivos Locais em Sergipe



Fonte: Núcleo Estadual de Arranjos Produtivos Locais – Sergipe.

O Arranjo Produtivo das carrocerias de caminhões concentra suas atividades por toda a extensão da Rodovia BR-235 que corta a cidade e é uma via que liga o Litoral até o Sertão do estado de Sergipe, importante para a circulação de pessoas e mercadorias.

Nesse capítulo, apresentam-se características do seguimento motriz do APL aqui estudado que são as fábricas de carrocerias de caminhões, abordando suas características como a lógica de produção e comercialização, seu alcance espacial de comercialização, público alvo, origem da matéria-prima e mão-de-obra e outras especificidades que envolvem esse setor.

Ainda buscamos analisar o comportamento dos empresários do referido setor para averiguar se tal aglomeração produtiva possui características suficientes para ser classificado como APL, por meio das entrevistas realizar uma averiguação da existência (ou não) das relações identitárias estabelecidas entre os atores desse processo, empresa e sua clientela, os caminhoneiros.

4.1 – Fábricas de carrocerias: atividade motriz do APL das carrocerias de caminhões

Há 34 anos uma madeireira denominada Santo Antônio resolveu ampliar o ramo de atuação de sua empresa para realizar a manutenção das carrocerias dos caminhões e de carroças de tração animal no município de Itabaiana, após perceber que existia um amplo mercado consumidor o mesmo resolveu investir na fabricação de carrocerias para caminhões, coberturas para carrocerias de caminhonetes, fazendo assim surgir a primeira fábrica de carrocerias de caminhões.

Os resultados do trabalho empírico demonstram que são 16 empresas especializadas na fabricação e manutenção de carrocerias de caminhões em Itabaiana, como também oficinas que oferecem serviços de conserto e manutenção de veículos, além de lojas que buscam suprir as necessidades desse seguimento que estão intrinsecamente ligadas ao setor do APL aqui analisado (Tabela 05⁴).

Tabela 05
Número de empresas com atividade ligada ao APL das carrocerias de caminhões
Itabaiana/SE
2015

Seguimento da empresa	Quantidade
Fábricas de carrocerias	16
Oficinas mecânicas	22
Borracharias	13
Lojas de acessórios	08
Lojas de vendas de veículos	04
Retifica de motores	03
Total de empresas	66

⁴ Todas as empresas citadas possuem suas atividades voltadas para o caminhão.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

As carrocerias produzidas em Itabaiana conseguem ter uma inserção para além das fronteiras de Sergipe, alcançando a escala regional de comercialização, com predomínio de estados da região Nordeste, alguns pontos são destacados pelos empresários desse ramo como causa do sucesso dessas empresas.

Dentro do referido Arranjo encontramos, além das fábricas de carrocerias, retifica de motores, borracharias, concessionárias de veículos novos e seminovos, autopeças, lava jatos e entre outras empresas que possuem como foco o caminhão, pois como enfatiza Lima (2008, p. 25 – 26) “Pode-se afirmar que o desenvolvimento de um APL está diretamente relacionado à intensificação das inter-relações e da cooperação entre os agentes econômicos (inclusive os informais) e institucionais.” a cooperação mutua é um dos pré-requisitos na concepção de um Arranjo Produtivo Local.

Percebe-se que as relações de reciprocidade são estabelecidas entre os agentes envolvidos criando um círculo de cooperação e de afinidades sociais que envolvem a população do município e tem como símbolo central o caminhão.

Outra característica pertinente dos APLs e que encontramos em Itabaiana diz respeito ao repasse do conhecimento, pois esse é o pilar de sustentação dos Arranjos, onde o mesmo é pautado como elemento central da competitividade dinâmica e de organização das localidades e regiões, até mesmo incluindo a dimensão territorial (CASSIOLATO, LASTRES, STALLIVIERI, 2008).

Foram catalogadas 16 fábricas de carrocerias e nelas percebemos a relação identitária existente entre as atividades ligadas aos caminhões e aspectos culturais da população. (Figuras 36 e 37).



Figuras 36 e 37 – Faixada das fábricas de carrocerias
 Fonte: Trabalhos de campo – Itabaiana/Se, junho de 2014.

Existe uma tradição que perdura nesses estabelecimentos que diz respeito à nomenclatura que tem um objetivo que vai além da denominação da propriedade do estabelecimento. Busca-se também caracterizar tal espaço de acordo com a identidade de seu dono, ou seja, existe um objetivo de estabelecer uma relação com o meio social de origem e as relações afetivas entre homem/Espaço (TUAN, 1980).

Nas faixadas das empresas são expressos desde os sobrenomes familiares, santos católicos ou gentílicos que mantém alguma relação com município de Itabaiana. Notamos assim a presença da dimensão cultural/identitária entre o as fábricas, seus clientes e os setores econômicos ligados ao Arranjo Produtivo Local das Carrocerias de Caminhões, tamanha atividade impacta no cotidiano da população e cria reflexos em suas manifestações culturais.

Em entrevistas realizadas com os proprietários das fábricas de carrocerias de caminhões buscamos traçar um perfil do referido segmento econômico. Observamos um predomínio de indivíduos do sexo masculino no comando das empresas, cerca de 87,5% dos entrevistados. As empresas possuem em média 23 anos de atuação no mercado, sendo que a mais antiga iniciou seus trabalhos em 1982 - Fábrica de Carrocerias São Carlos.

Tabela 06
Ano de fundação das fábricas de carrocerias
Itabaiana/SE
1982 a2000

Ano de fundação	Quantidade	Tipos de carrocerias
1982	01	Carga seca e boiadeiro
1985	01	Carga seca e boiadeiro
1987	02	Carga seca e boiadeiro
1988	01	Carga seca, boiadeiro e graneleiro
1990	02	Carga seca e boiadeiro
1995	01	Carga seca e boiadeiro
1997	01	Carga seca, boiadeiro e graneleiro
1998	02	Carga seca e boiadeiro
1999	02	Carga seca e boiadeiro
2000	03	Carga seca e boiadeiro

Fonte: Trabalhos de Campo, 2016.

Quanto à origem desse segmento produtivo constatamos uma relação intrínseca com o setor de transporte de carga e as madeireiras existentes na cidade. De acordo com 35% dos empresários, eles comercializavam madeira e, posteriormente iniciam um aproveitamento da matéria-prima do seu estabelecimento para agregar valor e lucro com a elaboração de um produto manufaturado (as carrocerias de caminhões). Percebe-se que esses atores aproveitavam a matéria-prima usada em suas atividades (madeira e fábrica de carrocerias) para promover uma mudança de segmento econômico (de marcenaria para fábrica de carrocerias) visto que, ambos os seguimentos utilizam a mesma matéria-prima, a madeira, mas com a diferença de que a produção/venda de carrocerias de caminhões possui um lucro maior por se tratar de um produto com valor comercial agregado e, consequentemente, maior lucro para quem as comercializam.

Enquanto isso, 40% iniciariam no ramo de produção/manutenção de carrocerias de caminhões. Os empresários observaram a existência de uma cultura que liga o município de Itabaiana aos caminhões. Na implantação das fábricas eles vislumbraram que tal ramo poderia ser um nicho de mercado a ser aproveitado, além disso a posição geográfica do município contribui, tendo em vista estar localizado a margem de uma rodovia federal –BR235- que favoreceria o escoamento e circulação da produção. Os outros 25% eram proprietários de oficinas ou marcenarias que trabalhavam produzindo peças de madeira, cancelas, móveis ou carroças de tração animal, resolveram investir na produção de carroceria de caminhões uma

perspectiva de aumento de renda, pois essa mercadoria apresenta um maior valor agregado de mercado.

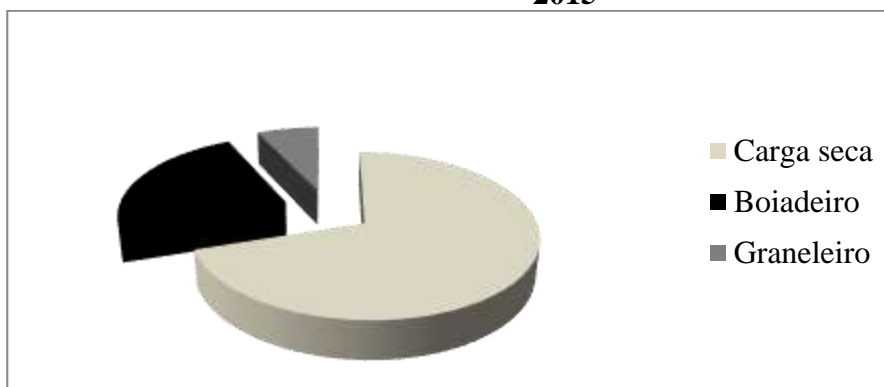
As empresas são administradas, predominantemente, pelos seus fundadores, essa característica foi identificada em 63% das fábricas. Entre a realidade das fabricas de carrocerias que tiveram o seu comando transferido de forma hereditária notamos o predomínio na permuta de pai para filhos(as) no comando das fábricas.

“Pai ainda não passou a empresa pra mim, mas como ele já tá com uma idade mais avançada não consegue trabalhar e eu tive que assumir... No começo tive muita dificuldade, porque não conhecia o andamento das coisas, mas hoje estou mais acostumado. Já pensando nos problemas que tive coloquei meus dois filhos pra me ajudar, aí eles já vão acompanhando as coisas e vão esta mais por dentro de todo o funcionamento da empresa.” (Senhor A.O. – Proprietário de fabrica de carrocerias – Itabaiana, janeiro de 2016).

Percebe-se que existe uma tendência de continuidade dessa atividade em Itabaiana pautada na transmissão do comando das empresas entre os membros da família, visto que esse cenário vem se confirmando nas últimas décadas, essa realidade está alicerçada na demanda pelas mercadorias, como também, na renovação da cartela de clientes, tal fato é explicado pela preocupação dessas empresas em fabricar modelos que possuem uma utilidade adequada às atividades econômicas realizadas na região.

As fábricas de carrocerias fornecem aos seus consumidores modelos adequados as necessidades do tipo de mercadoria a ser transportada: Graneleiro, boiadeiro e carga seca (Figura 38).

Figura 38
Tipos de carroceiras comercializadas
Itabaiana/SE
2015



Fonte: Trabalhos de campo: 2014 e 2015.

A carroceria do tipo graneleiro (Figura 39), é o tipo que apresenta o volume comercializado em menor intensidade, quando comparado como os demais modelos: carga seca e boiadeiro. Esse modelo é empregado para o transporte de produtos a granel⁵; segundo os entrevistados esse tipo é mais utilizado por agricultores produtores de soja do Oeste baiano. Enquanto isso, no estado de Sergipe não existe uma tendência de transportar os grãos sobretudo, de milho em sacas elaboradas com *nylon*.

Diferentemente dos produtores agrícolas da Bahia e de outras regiões brasileiras, os agricultores sergipanos transportam suas mercadorias em caminhões que portam carroceria tipo carga seca, empilhando o produto e depois prendendo-o com cordas e cobrindo a carga com lonas de tecido.



Figuras 39 – Carrocerias do tipo graneleiro.
Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

O preço desse tipo de carroceria tem seu valor variado de acordo com o estabelecimento, girando entorno de R\$ 7.000,00 a R\$ 8.000,00. Essa variação está diretamente ligada ao tempo de atividade da empresa no setor; as fábricas mais antigas possuem um maior número de clientes do que as outras empresas desse segmento, produzem uma elevada quantidade de carrocerias e, conseqüentemente, adquirem a matéria-prima de forma abundante e nessa transação adquirem descontos de seus fornecedores, tais reduções são repassados para os clientes no momento de negociação das carrocerias. Devido a sua baixa procura a graneleiro não é fabricada na totalidade das empresas entrevistadas.

⁵ Grãos vendidos avulsos, sem embalar em sacos ou outro modelo de armazenamento.

O segundo modelo de carroceria produzida é a boiadeiro, utilizada no transporte de animais, equinos e gado bovino, (Figura 40). Em sua fabricação é exigido uma maior quantidade de horas de trabalho tendo em vista o detalhamento de sua estrutura, que requer o uso abundante de materiais como: madeira, acessórios de aço e tinta.



Figuras 40 – Carroceria do tipo boiadeiro.
Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

Devido à quantidade de materiais utilizados em sua fabricação a carroceria boiadeiro é a que agrega maior valor de mercado, chegando a custar R\$ 10.000,00, pois segundo os fabricantes, esse produto é requisitado para qualquer estado devido a mercadoria a ser transportada, no caso animais, fato que ocorre em todos os estados. Esse tipo de carroceria é requisitada por todos os estados nordestinos tendo em vista a importância da pecuária.

Também foi ressaltado pelos entrevistados que esse produto é demandado por grupos que estão envolvidos nas festas de vaquejadas, tendo em vista a necessidade de transportar animais para as competições. Logo, notamos que a demanda por esse tipo carroceria no Nordeste possui duplo objetivo, um primeiro ligado ao transporte de animais com finalidade de comercialização e o segundo para prática esportiva; as carrocerias são adquiridas pelos vaqueiros para poder realizar o transporte de cavalos e bois para as festas espalhadas pela Região.

O modelo carga seca é o que apresenta um maior índice de comercialização (Figura 41), por se tratar de uma carroceria que pode se adequar ao transporte de pequenas cargas ou, até mesmo de cargas maiores, com o auxílio de lonas e cordas. Os produtos a serem transportados são empilhados nas carrocerias e, posteriormente, para que não haja um desabamento da mesma, os caminhoneiros amarram essa estrutura com cordas.



Figuras 41 – Carroceria do tipo carga seca.
Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

O município de Itabaiana destaca-se ainda na produção de modelos adaptados para o transporte de pessoas, chamadas localmente de “Mercedinhas”, como já foi citado anteriormente. Esse tipo de transporte é utilizado no deslocamento de pessoas e mercadorias entre a sede municipal e os povoados, com uma ênfase do trabalho nos dias de feiras livres, contribuindo para alavancar as relações campo-cidade.

Para além da diversidade de produtos que esse modelo pode transportar, existe outro fator positivo, o seu baixo custo de produção. Essa redução dos gastos está relacionado à quantidade de matéria-prima, como por exemplo: madeira, componentes de ferro e tinta, quando comparada aos demais modelos e consequentemente, seu valor de mercado acaba sendo menor, girando entre R\$ 5.000,00 e R\$ 6.000,00.

Com relação ao quantitativo produzido percebemos que está diretamente ligado ao tempo que a empresa está no mercado. Notamos que quanto maior for o período em que a empresa está no mercado, maior é a sua produção mensal. Empresas com mais de 15 anos de mercado produzem em média 15 a 20 carrocerias, entre os modelos disponibilizados, mas com predomínio do modelo carga seca, cerca de 80% das indústrias fabricantes de carrocerias com menos de 15 anos fabricam 10 carrocerias em média, mas apresentam a mesma realidade de predomínio do modelo carga seca.

Esse fato está relacionado à relação de confiabilidade e de reputação adquirida junto aos clientes – transportadoras e caminhoneiros autônomos, como foi ressaltado pelo Senhor A. O:

“Com o passar dos tempos a gente vai criando uma caderneta de clientes que sempre retornam e indicam para os amigos... e quando já tem muito tempo no ramo a gente consegue a clientela de donas de transportadora; quando esses caras vem fazer serviço são três, quatro...já teve cliente de fazer a carrocerias de quatro de uma vez!”

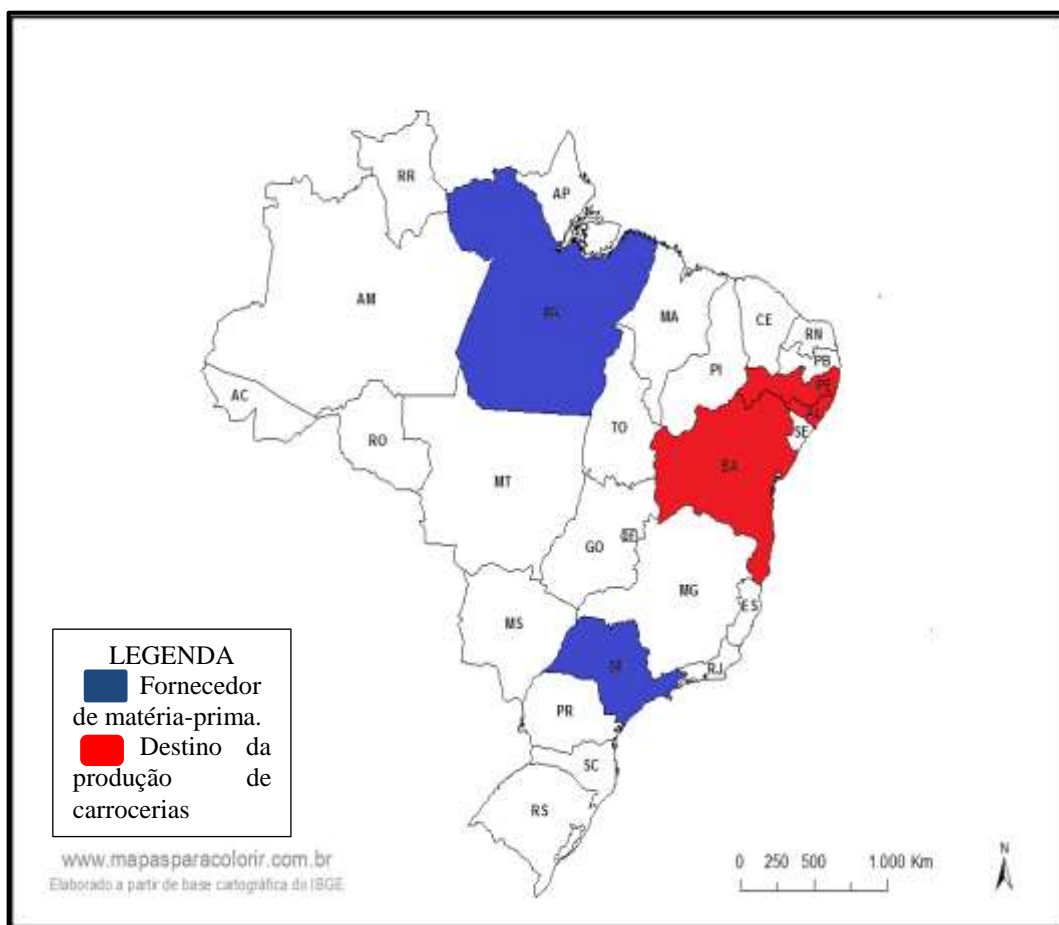
Na atividade de fabricação de carrocerias de caminhões as relações estabelecidas entre consumidores e fornecedores são de suma importância para a sobrevivência da empresa no mercado. As relações de confiabilidade conquistadas com os consumidores garantem o lucro, também foi ressaltada pelos empresários a boa relação com fornecedores de matéria-prima, com isso eles garantem uma redução no preço no momento de aquisição de matéria-prima com isso, refletirá de maneira direta na redução no valor do produto final e contribuirá para que a empresa seja reconhecida no mercado.

Quanto à madeira, principal matéria-prima utilizada, constatamos que é obtida no estado do Pará. Enquanto isso, os componentes metálicos, dobradiças, pregos, parafusos, ferrolhos, são adquiridos no estado de São Paulo. Por sua vez, a tinta possui um fornecedor fixo, um representante comercial que visita a fábrica periodicamente oferecendo os produtos, a origem desse produto não está bem definida, pois não há uma homogeneidade no fornecimento de matéria-prima desse setor.

Com relação ao destino das carrocerias constatamos que o principal mercado consumidor por ordem de aquisição são os estados de Pernambuco, Alagoas e Bahia. Ainda foi presenciado em uma das empresas visitadas a venda para o estado do Rio de Janeiro, mas essa é um tipo de comercialização esporádica (Figura 42).

De acordo com os entrevistados o principal consumidor das carrocerias no estado de Sergipe é o município de Itabaiana, em decorrência da frota de caminhões proporcionalmente a maior no Brasil. A demanda desses produtos é elevada também na capital do Estado e pela população de Nossa Senhora da Glória localizada no pela frota desse seguimento de veículo que é encontrado nessa localidade, a cidade de Aracaju, e o município de Nossa Senhora da Glória no Sertão do Estado.

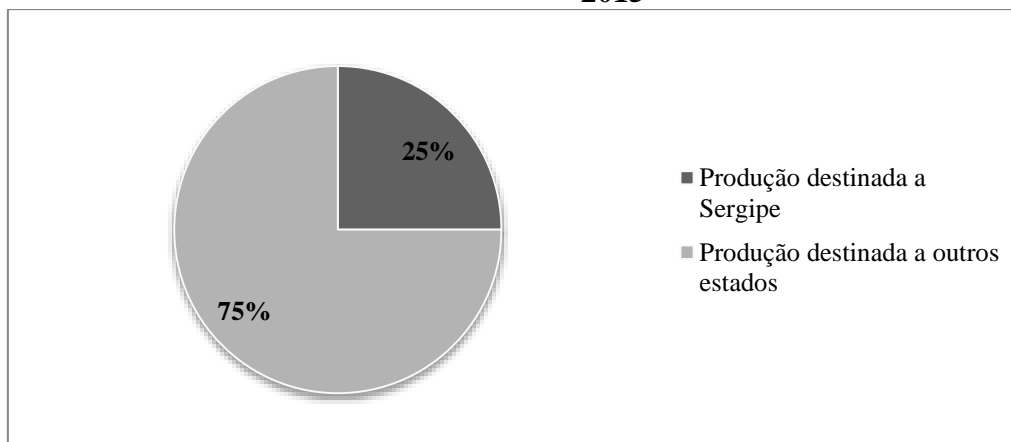
Figura 42
Origem da matéria-prima e destino da produção de carrocerias
Itabaiana/SE
2015



Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

Segundo os entrevistados a frota de Itabaiana possui uma expressão significativa quando nos referimos à proporção em relação à escala estadual, mas quando comparado a municípios de outros estados percebemos que esses apresentam um número mais elevado de veículos; como dito anteriormente, a expressividade da frota de caminhões de Itabaiana é expressiva quando analisamos proporcionalmente e não quantitativamente. Como resultado, 75 % da produção anual de carrocerias de caminhões realizadas por Itabaiana é destinada para outros estados (Figura 43).

Figura 43
Destino da produção de carrocerias
Itabaiana/SE
2015



Fonte: Trabalhos de campo junho de 2014/2015, Itabaiana/SE.

Contudo, na execução das entrevistas percebemos que as carrocerias de caminhões produzidas em Itabaiana apresentam alguns diferenciais, dentre eles apresentamos os seguintes:

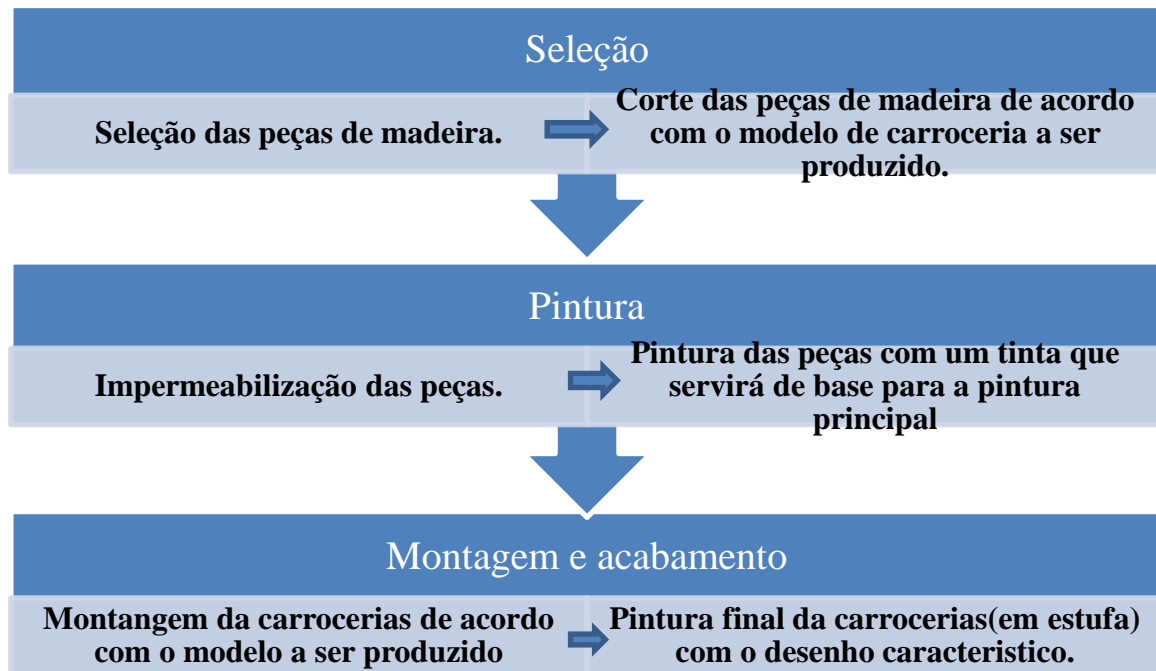
Cerca de 82% dos empresários afirmaram que a qualidade do material relacionado ao *desing* das carrocerias constitui o grande diferencial. Muitos afirmaram que as fábricas dos outros estados caracterizam-se pela produção em escala industrial, o que homogeneiza a carrocerias, deixando-as sem identidade e reduzindo a qualidade e resistência das mesmas, característica da nossa atual sociedade capitalista o processo de produção é caracterizado pela unificação das técnicas (SANTOS, 1985) que reflete de maneira direta na mercadoria a ser produzida. Logo, para os proprietários das fábricas de Itabaiana é importante na produção os cuidados minuciosos na criação e elaboração do produto.

O trabalho com a madeira está dividido em etapas. Inicia com a seleção das peças, ou seja, é verificado se as peças não apresentam imperfeições, após esse processo de seleção os fragmentos começam a ganhar formato de acordo com a parte da carroceria que futuramente irá compor. Semelhante ao trabalho de montagem de um quebra-cabeça, em sequência começa o processo de impermeabilização das peças com a aplicação de verniz e em seguida inicia a montagem da carroceria, seja ela do tipo carga seca, graneleiro ou boiadeiro.

Dessa forma, o processo de fabricação das carrocerias de caminhões segue a lógica exposta na figura em sequência (Figura 44):

Figura 44

**Sequência de fabricação das carrocerias e caminhões
Itabaiana/SE 2016**



Fonte: Trabalhos de campo - 2015/2016

Todos os empresários ressaltaram que as carrocerias produzidas em Itabaiana portam simbologias que as diferenciam das demais fabricadas em outras regiões. Trata-se dos desenhos, tramas elaboradas pintadas na madeira que conquistaram a reputação dos produtos elaborados no local. (Figura 45 e 46). As carrocerias portam uma identidade que caracteriza o *now hall* da produção das mesmas. Segundo Rogério Haesbaert (1999) a identidade tem por objetivo buscar o reconhecimento do indivíduo diante da alteridade, segundo o autor as identidades se concretizam no embate com o “Outro”, pois só a partir desse choque é que nós buscamos nos distinguir dos demais; e é oposição entre os desenhos das carrocerias produzidas em Itabaiana quando comparadas ao restante do território que essa identidade materializa-se.



Figuras 45 e 46 – *Desing* das carrocerias de caminhões.

Fonte: Trabalhos de campo - Itabaiana/SE, 2015.

Segundo os proprietários das fábricas de carrocerias esse modelo de pintura é denominado de “Quito” e foi adotada entre os fabricantes de carrocerias de Itabaiana na década de 1980 e para criar um laço identitário entre Itabaiana/Carrocerias de caminhões, onde os desenhos configuram-se como um símbolo dessa identidade.

A pintura das carrocerias de caminhões tornou-se um elemento que caracteriza os produtos fabricados em Itabaiana/SE, ante essa realidade os profissionais do setor encarregados pela parte de pintura adquirem uma importância em relação entre aos trabalhadores e as fábricas onde exercem suas atividades.

Nas entrevistas foi constatado que esse profissional é o que apresenta maior tempo de trabalho nas empresas, em 27% dos estabelecimentos o profissional está no local de trabalho desde a sua fundação. Os pintores afirmam ter aprendido o ofício durante a labuta, do total que estão na empresa desde a sua fundação todos iniciaram suas atividades em empresas mais antigas no ramo.

O processo de aprendizagem do ofício de pintor é realizado durante o trabalho, ou seja, na prática, o modo de fazer é repassado entre os funcionários, não existem cursos ou escolas encarregados de ensinar técnicas ligadas a pinturas das carrocerias, esse conhecimento é transmitido nas relações. As demais etapas do processo produtivo das carrocerias de caminhões são realizadas, em sua maioria, por profissionais com especialidade no trabalho de marceneiro.

Os modelos graneleiro e boiadeiro apresentam uma riqueza de detalhes, portanto, demanda na sua confecção um período de tempo superior ao tipo carga seca, podendo durar

cerca de uma semana e algumas até quinze dias, enquanto isso, o último modelo pode ser produzida em uma semana.

O processo de fabricação/comercialização das carrocerias é feito por meio de encomendas. Não há estoque de produção, esse fator é explicado pela variedade de caminhões existentes no mercado, cada modelo de veículo possui diferentes desenhos de chassi, dessa forma cada carroceria deve ser produzida no molde adequado ao caminhão específico, demonstrando uma necessidade já vista pela sociedade japonesa quando surge o modelo de produção toyotista fundamentado na necessidade de enxugar a produção, como também de estabelecer um sistema de produção de alta performance (MAROCHI, 2002). Esse modelo surge em um cenário de carência de matéria-prima e de forte concorrência dos mercados europeus e norte-americanos, criando a necessidade de criar um diferencial para disputar mercado com os produtos vindos dos locais citados.

Além da semelhança no ritmo de produção a fabricação de carrocerias assemelha-se a teoria toyotista em sua lógica de produção onde segue uma ordem presente em todos os estabelecimentos: O primeiro passo é seleção das peças de madeira, são verificados se as toras possuem imperfeições ou se estão danificadas de alguma forma. Na sequência há o processo de envernizar as partes escolhidas; as etapas seguintes resumem-se ao corte e montagem das carrocerias, cada uma de acordo com o seu modelo. Por fim, a carroceria já pronta é colocada em uma estufa para a pintura. Essa lógica de produção afirma que a estrutura espacial das fábricas segue uma ordem que favorece o processo produtivo das carrocerias.

Em cada espaço da linha de produção encontramos um comando. Dessa forma, encontramos uma pessoa encarregada da seleção da matéria-prima (madeira), outro indivíduo fica responsável em administrar a lógica de fabricação na montagem do modelo de carroceria e um encarregado do setor de pintura das carrocerias, cada uma dessas etapas trabalha de forma autônoma, cada setor fica responsável pela sua etapa de produção.

Na divisão das tarefas entre os diversos profissionais, observamos outro fator que está ligado à circulação de profissionais voltados a fabricação de carrocerias de caminhões entre as empresas de Itabaiana. Notamos uma rotatividade que pode ser percebida durante as entrevistas quando os proprietários nos relataram que cerca de 60% a 70% de sua mão-de-obra já possuía experiência de outras empresas do ramo.

Essa rotatividade pode ser explicada pelo fato de que os empresários cedem funcionários de sua empresa quando um colega de segmento possui alguma necessidade laboral, por

exemplo, ao faltar um pintor na Fábrica União o proprietário da Carroceria Santo Antônio cede um funcionário de forma temporária para que a produção não pare.

O auxílio com funcionários não é o único vestígio de relação de proximidade, de cooperação entre os proprietários, notado entre os fabricantes de carrocerias de caminhões, percebemos também o compartilhamento de matéria-prima em situações escassez da mesma ou de atraso na entrega por parte de fornecedores. Essa relação de cooperação ocorre entre as empresas de maior tempo de mercado, quando já percebe a existência de uma relação recíproca de auxílios, dessa forma: “Para que a cooperação entre empresas ocorra são necessárias relações de confiança mútua, definição dos objetivos comuns e coordenação das atividades de cooperação.” (AQUINO & BRESCIANE, 2005, p. 156).

Nesse caso, a coordenação das atividades ligadas à produção das carrocerias de caminhões são estabelecidas pautadas em laços de proximidade entre os funcionários que, por sua vez contam com a confiança depositada pelos proprietários das fábricas.

Tal afirmação fica evidente ao notarmos que os cargos dos indivíduos que fazem parte desse APL não possuem uma conotação hierárquica, apresentando assim uma outra semelhança a lógica de produção toyotista, como afirma Pereira (2012, p. 03), ao analisar a lógica desse modo de produção, definem que: “Esta nova modelagem determina uma participação funcional nas diversas fases do planejamento e da gestão da organização, sendo necessário que os trabalhadores absorvam valores de solidariedade e cooperação”.

As relações de confiança, troca de experiência e conhecimentos são um dos pilares que corroboram para a existência e sucesso de um Arranjo Produtivo Local; todavia será que os atores membros do APL das carrocerias alguma noção do conceito do qual eles fazem parte?.

No subcapítulo seguinte vamos abordar a percepção dos proprietários das fábricas de carrocerias de caminhões, a existência, ou não, de políticas públicas estaduais que contribuam para a manutenção do Arranjo, como também analisar as características que compõem um APL e compara-las a realidade das Fábricas de carrocerias de caminhões de Itabaiana.

4.2 – A percepção dos empresários em relação ao APL

Apesar da SEDEC identificar que no município de Itabaiana/SE existe a conformação de um Arranjo Produtivo Local de fabricação das carrocerias de caminhões, temos como objetivo compreender entre os empresários do setor se eles conhecem o conceito de APL, sua funcionalidade e os papéis que os atores envolvidos desempenham

O processo de globalização contribuiu de forma significativa para alterar as estruturas econômicas, sociais e financeiras em uma escala global; tais alterações repercutiram de forma significativa no âmbito sociocultural, dessa forma tornou-se quase que inevitável alteração profunda nas formas como o mercado interage ante essas alterações.

Surge assim, uma competição desleal onde empresas locais de pequeno porte passam a enfrentar a concorrência de grandes multinacionais que passam a atuar no mercado mundial alicerçada pela evolução da globalização. Dessa forma, empresas de porte menor buscam estratégias para manterem-se ativas e competitivas no mercado, fazendo surgir assim concepções como a de Arranjo Produtivo Local (APL) (MORIGI & SOUZA, 2012).

O conceito de APL é uma das atuais definições para aglomerações produtivas que encontro no território elementos necessário para sua manutenção e que buscam no conhecimento local estratégias inovativas para se destacarem no mercado.

Segundo Fuini (2013) alguns conceitos foram à gênese para o desenvolvimento dos Arranjos Produtivos Locais, são eles: Distritos Industriais Italianos, *Clusters* e Sistemas Locais de Inovação são experiências que antecederam o APL.

Os Distritos Industriais Italianos são exemplo de reestruturação econômica alicerçada em alterações nos paradigmas tecnológicos da época; essas atividades concentraram-se nas regiões norte e nordeste da Itália desenvolvendo sistemas produtivos baseados nas médias e pequenas empresas locais, dando a essas regiões a denominação de “Terceira Itália” (GALVÃO, 2000).

A Terceira Itália atuou de forma pioneira nas políticas de desenvolvimento local, como citado anteriormente, alterando os modelos tecnológicos da economia dando mais visibilidade ao local. A partir de então, inicia o processo de surgimento de novos modelos, como os *clusters*, assim definido por Gonçalves, Leite e Silva (2012, p. 834-835):

É uma aglomeração geograficamente concentrada de organizações com características similares, que trabalham direta ou indiretamente para o mesmo mercado final, com relações verticais e horizontais, mostrando uma clara

tendência de cooperação e de compartilhamento de competências, valores e conhecimentos entre os seus membros, com ênfase na concorrência como fator de dinamismo.

Na definição dos Clusters observamos o destaque para outro atributo essencial nas análises das políticas de desenvolvimento local que é o trabalho cooperado entre os atores envolvidos nesse processo; essa colaboração não se manifesta apenas na execução das atividades referentes ao exercício econômico local, mas em outra característica fundamental as praticas de desenvolvimento que é o compartilhamento de informações de forma horizontal entre os atores. Essa característica é notória quando avaliamos o conceito de Sistemas Locais de Inovação determinado pelo BNDES (2000) que afirma o conhecimento e o aprendizado como recursos fundamentais na economia das sociedades atuais e em específico nos Sistemas Locais de Inovação.

Apesar do conceito de Arranjo Produtivo Local já possuir debates dentro da academia por meio de produções científicas e estudos, buscamos saber em meio aos donos das fábricas de carrocerias o grau de conhecimento dos mesmos em relação ao presente conceito, descobri se os entrevistados o achavam familiar ou se nunca haviam ouvido a respeito.

Para nossa surpresa nenhuma dos proprietários das fábrica de carrocerias afirmou ter ciência do que são APLs, como também, expuseram que jamais tinham sido procurados por nenhuma órgão públicos de nenhuma das esferas administrativas na perspectiva de desenvolver algum projeto ou atividade ligada ao conceito supracitado.

Diante dessa afirmativa buscamos averiguar com os empresários até onde vai a atuação do Estado em suas competências para promover o desenvolvimento do APL das carrocerias de caminhão.

Indagamos os donos das fábricas sobre a existência de políticas públicas como cursos de treinamento e/ou aperfeiçoamento de empresários e funcionários ou sobre a existência de linhas de crédito que contribuam para o fortalecimento das atividades ligadas ao APL, todas as respostas foram negativas.

Os empresários em unanimidade afirmaram não existir atuação do Estado por meio de assistência técnica às empresas como também não existe linhas de crédito disponível em nenhuma instituição financeira com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento das atividades.

Notadamente é perceptível a existência de uma aglomeração de empresas com o mesmo foco de mercado (Caminhões e todo segmento ligado a ele) em uma área comum (o município de Itabaiana) acaba promovendo algumas vantagens competitivas, como citado por Cabete & Dacol (2008, p. 7)

As empresas que estão localizadas em um mesmo espaço geográfico possuem vantagens competitivas com relação às demais, pois além de compartilharem visões e valores para desenvolvimento regional, podem envolver além das empresas diretamente ligadas ao APL a comunidade como um todo, como universidades, centros de desenvolvimento, órgãos públicos, entre outros.

Entretanto, essa proximidade física não significa uma relação entre os elementos citados, pois como já dito anteriormente as empresas que conformam o APL não contam com o auxílio de nenhuma agente externo, apenas nas relações entre os proprietários.

Dessa forma, concluímos que as ações que envolvem as fábricas de carrocerias de caminhões são lideradas pelos proprietários das mesmas sem o auxílio de nenhum órgão público.

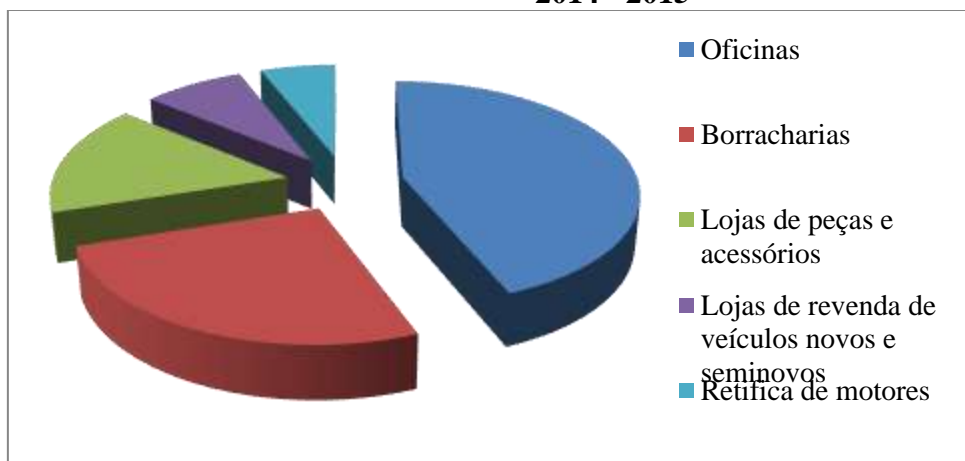
4.3 – Os demais segmentos ligados ao APL das carrocerias de caminhões

Como já mencionado em capítulos anteriores o APL é conformado por atividades que um segmento de mercado em específico, mas mantém um relacionamento constante entre eles, a chamada “cola social” que, segundo a FGV (Fundação Getúlio Vargas, 2005) manifesta-se como sendo redes de relacionamento entre setores empresariais que conformam o Arranjo Produtivo e, conseqüentemente, entre as empresas e seu público alvo.

Como a própria denominação já direciona a produção de carrocerias é a atividade central do APL, mas existem atividades paralelas de fundamental importância e que contribuem para o funcionamento do Arranjo, são segmentos que podem ser encontrados em qualquer região, não possuem características específicas que as distingue, como ocorre com as fábricas de carrocerias; dessa forma abordaremos as demais empresas que compõem esse APL como sendo empresas Secundária, visto que o foco tanto do APL como da pesquisas aqui apresentada são as fábricas de carrocerias, entretanto, não negamos a importância que as outros segmentos de mercado apresentam.

Nos trabalhos de campo realizado foram identificadas 50 empresas que apresentam relação com o APL das carrocerias de caminhões, empresas que estão relacionadas ao mercado voltado para o caminhão, como aquela direcionada a venda de peças para a manutenção do veículo, venda de acessórios e aquelas que prestam serviços a esse setor (Figura 47).

Figura 47
Empresas integradas ao APL do caminhão
Itabaiana/SE
2014 - 2015



Fonte: Trabalhos de campo, Itabaiana/SE, 2015 e 2016.

Existe um predomínio das empresas voltadas para a manutenção dos caminhões, reflexo do uso intenso desses veículos dentro do município de Itabaiana. Percebemos também uma procura de caminhoneiros de outros estados brasileiros, principalmente dos vizinhos de fronteira, Bahia e Alagoas que buscam Itabaiana pela reputação que o município adquiriu como especializado em peças, acessórios e manutenção dos veículos pesados.

Segundo os proprietários de caminhões a escolha pelo município de Itabaiana para realização de serviços de manutenção dos veículos se deve ao fato da boa imagem que as empresas adquiriram ao longo dos anos, como afirma o caminhoneiro A. S. G. (caminhoneiro de Itabuna/BA): “O serviço feito pelo pessoal de Itabaiana tem qualidade, como tem muito caminhão aqui eles já tem conhecimento dos problemas e resolvem fácil e ligeiro”.

Apesar dessa realidade, de destaque as empresas desse ramo possuem uma variedade no tempo de execução das atividades; durante os trabalhos de campo encontramos empresas com 5 anos de mercado à 30 anos. Geralmente as empresas voltadas para prestação de serviços (oficinas e borracharias) apresentam um tempo maior de atividades realizadas do que as lojas de peças e acessórios.

Uma justificativa dada para explicar essa realidade é o fato da área de manutenção ser mais essencial do que o setor de venda de peças e acessórios. A Tradição que liga Itabaiana e o caminhão é relativamente recente e tem apresentado um destaque a nível nacional nos últimos anos e só a partir de então há uma atenção das montadoras e lojas de vendas, antes esse processo era realizado pela capital, Aracaju, devido a centralidade exercida pela mesma.

Reflexões Finais

As políticas de desenvolvimento local apresentam-se como uma alternativa significativa para o crescimento socioeconômico do mesmo, como afirma Freitas (2012) o desafio do desenvolvimento local está em promover um aumento das potencialidades locais, buscando combater a marginalização das atividades de escala local ou regional ante um cenário de intensificação do processo de globalização.

O conceito de APL surge na literatura como um dos mais discutidos e utilizados na perspectiva de política pública com o objetivo de promover um desenvolvimento que possua como seu cerne local as atividades promovidas pelos próprios atores que habitam o mesmo, alicerçados em relações horizontais, pautadas nos diálogos e na troca de conhecimentos entre eles.

Ao iniciar a pesquisa foi realizado um estudo teórico/conceitual a respeito dos Arranjos Produtivos Locais; durante esses estudos foram estabelecidas características que definem o seu conceito e os elementos a serem analisados para verificar se um aglomerado produtivo local pode ser considerado, ou não, um APL.

Dentre as características que compõem o referido conceito encontramos em Itabaiana uma relação de apoio recíproco entre os empresários do segmento, por meio da troca de experiências e informações, com o auxílio recíproco em momentos de dificuldades. Na transmissão dos saberes, inerentes às atividades, dentro do espaço de produção por meio do relacionamento cotidiano entre funcionário e empresários, ou seja, não existem livros técnicos, manuais ou algo do gênero ligado à fabricação de carrocerias de caminhões, o processo de aprendizagem é realizado com a vivência cotidiana, aprendido no olhar e repassado a novos atores na prática da labuta diária.

O diferencial do produto fabricado em Itabaiana, que se manifesta por meio da qualidade do material utilizado e no detalhamento das carrocerias por meio dos seus contornos e pintura; esses elementos são centrais para o sucesso do APL e são características desenvolvidas no local que contribuem para destacar o produto frente à concorrência de outros estados.

Os pontos negativos detectados durante esse trabalho referente à ligação entre Itabaiana e o conceito de APL estão configurados na ausência da atuação do estado como agente promotor do fortalecimento e crescimento do mesmo por meio de ações institucionais.

Durante as entrevistas não houve relatos da existência do apoio público por meio de linhas de crédito destinadas ao referido APL que poderiam ser utilizadas como investimento

para o desenvolvimento das atividades ligadas ao setor, foi relatado pelo empresário a utilização de linhas de crédito comuns, em alguns casos fornecidas por instituições financeiras privadas.

Também não foi citada a disponibilização de apoio técnico por meio de consultorias ou cursos destinados aos atores envolvidos no processo (empresários e funcionários ligados ao arranjo) na tentativa de aperfeiçoamento da atividade como também de divulgação da mesma com o intuito de ampliar a escala de alcance das atividades para outras regiões brasileiras, ou até mesmo, com a finalidade de detectar problemas inerentes no processo de fabricação ou venda que poderiam ser melhorados contribuindo para o desenvolvimento desse segmento.

Outro entrave apontado pelos empresários está na carga tributária que incide sobre suas atividades. Segundo os mesmo o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) seria um dos maiores da Região Nordeste; todavia, para que o produto final possua um preço competitivo dentro do mercado a alternativa adotada pelos empresários, segundo a própria classe é a redução da margem de lucro. Ainda segundo os administradores das fábricas essa redução os impede de realizar investimentos na ampliação e modernização de suas empresas.

Apesar da relação entre os atores envolvidos ser de proximidade e de mutualidade existe uma carência na existência de um órgão que os representam-se enquanto classe. A criação de uma associação foi uma das alternativas citadas em entrevistas, todavia, essa ideia esbarra na falta de iniciativa por parte dos empresários, que apesar de possuírem confiança uns nos outros possuem receios quanto essa ação, tais como: até onde ira a competência dessa associação para representa-los e quais empresas ligadas ao APL poderiam fazer parte.

Entretanto, vale frisar que os elementos culturais aqui citados, tais como: a festa dos caminhoneiros, carreatinha mirim, que são manifestações da relação existente entre a população de Itabaiana e o caminhão contribuem de forma significativa para o fortalecimento da atividade de caminhoneiro dentro do município. Esses eventos estimulam o crescimento do setor no próprio local, dão visibilidade nas escalas estadual e regional.

Essa transmissão de atividades relacionadas ao caminhão manifesta-se também dentro do setor empresarial, cerca de 35% dos donos de fabricas entrevistadas são filhos dos fundadores, o que demonstra uma conotação de repasse da liderança das empresas do segmento para gerações futuras.

Essa informação adquire mais veemência quando questionamos os atuais proprietários sobre quem comandará a mesma quando ele já não mais poder exercer a sua liderança, todos os entrevistados apontaram que seus filhos já os acompanham durante o trabalho diário, seja com

um cargo administrado (no caso dos que estão na faixa etária da adolescência a idade adulta) ou apenas convivendo com seus pais durante a labuta diária e já se familiarizando com tramites ligados ao setor.

Podemos destacar também a importância do APL das carrocerias como ferramenta de geração de emprego e renda dentro do município promovido a partir das 66 empresas existentes na localidade e que fazem parte desse arranjo, com destaque para as fábricas de carrocerias que empregam em média de 14 a 25 funcionários cada uma delas.

Destacamos às ações de desenvolvimento local por aturem de forma horizontal respeitando/utilizando as potencialidades locais como uma ferramenta voltada para o fortalecimento das Micro e Pequenas Empresas locais ante a ação de multinacionais e/ou transnacionais.

REFERÊNCIAS

ALBAGLI, Sarita; BRITO, Jorge. **Glossário de Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos locais** – Rio de Janeiro: SEBRAE - 2003

ALBUQUERQUE, F. **Desenvolvimento Local e distribuição do progresso técnico, uma resposta às exigências do ajuste estrutural**. Fortaleza: Editora do Banco do Nordeste, 1998.

AMARAL, Jair do Filho. A Endogeneização no desenvolvimento econômico regional e local. IN: **Planejamento e Políticas Públicas ppp** – N. 03, Jun. 2001.

ANDRADE, J.; ROBERTO, L. O papel do Local no Desenvolvimento Regional: proposições e limites. In: MELO, Ricardo O.; HANSEN, Dean L. (org.) **Desenvolvimento Regional e Local: Novas e Velhas Questões**. São Cristóvão: Editora UFS, 2007, p. 138-197.

ANDRADE, Manoel Correia de. **Espaço, polarização e desenvolvimento: a teoria dos pólos de desenvolvimento e a realidade nordestina**. 4ª ed. – Recife: Editorial Grijalbo, 1977.

AQUINO, André Luiz de; BRESCIANI, Luiz Paulo. Arranjos Produtivos Locais: uma abordagem conceitual. IN: **Organização em Contexto**. Ano 01, n.02, Dezembro de 2005, p. 153 – 167.

BARAT, Josef. Infraestrutura de logística e transporte: análise e perspectivas SILVEIRA, Márcio Rogério (org). **Circulação, transporte e logísticas diferentes perspectivas**. – 1ª ed. – São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 217 – 246.

BRASIL. **Portal da Legislação** – Presidência da República. Disponível em: <http://www4.planalto.gov.br/legislacao/resenha-diaria/2014-resenha-diaria/novembro-resenha-diaria#content> Acessado em: 11/01/2015.

BRITO, Lydia Maria Pinto. Desenvolvimento Local – alternativa de desenvolvimento sustentável no capitalismo?. IN: **Anais ENEPEG** – Fortaleza/CE, 2006, p.p. 01 – 08.

_____. Sistemas Locais de Inovação na Economia do Aprendizado: uma abordagem conceitual. IN: **Revista do BNDES** – Rio de Janeiro/RJ, V. 7, N. 14, p.p. 351 – 366, Dez. 2000.

BRAGA, Tania Moreira. Desenvolvimento Local e Endógeno: entre a competitividade e a cidadania. IN: **R.B Estudos Urbanos e Regionais** – N. 5, Maio de 2012.

CABETE, Nadja Polyana Felizola; DACOL, Silvana. Identificação das características do Arranjos Produtivos Locais. IN: **XXVII Encontro Nacional de Engenharia de Produção: A integração de cadeias produtivas com a abordagem da manufatura sustentável**. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 13 a 16 de outubro de 2008.

CARRIÈRE, Jean-Paul; CAZELLA, Ademir Antonio. Abordagem introdutória ao conceito de desenvolvimento territorial. IN: **Eisforia**. Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Agrárias, Programa de Pós-Graduação em Agrossistemas – V. 1, N. 1 (jan./jun. 2003) p. 23 - 48.

CARVALHO, Diana Mendonça de; COSTA, José Eloízio da. Cadeia produtiva das hortaliças em Itabaiana/Se: o caso da produção e da comercialização nas áreas irrigadas. In: CARVALHO, Diana Mendonça de; ALCANTRA, Fernanda Viana de; COSTA, José Eloízio da (org.). **Desenvolvimento territorial, agricultura e sustentabilidade no Nordeste**. São Cristóvão: Editora UFS, 2010. p. 45 – 76.

_____. **A Geografia (des)conhecida de Itabaiana/SE**. – São Cristóvão: Editora UFS, 2012.

_____. A questão da centralidade urbana em Itabaiana/SE: uma abordagem preliminar. IN: **SCIENTIA PLENA**. Vol. 05, n. 9, 2009.

CASSIOLATO, J.; LASTRES, H. M. O foco em arranjos produtivos e inovativos locais de micro e pequenas empresas. IN: LASTRES, H. M. M.; CASSIOLATO, J. E.; MACIEL, M. L. (Eds). **Pequena Empresa: cooperação e desenvolvimento local** – Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2003.

_____; SZAPIRO, Mariano. **Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos Locais no Brasil** – Rio de Janeiro: UFRJ – Set. 2002.

_____, J.; LASTRES, H.M.; STALLIVIERI, F. Introdução: Políticas estaduais e mobilização de atores políticos em arranjos produtivos inovativos locais. IN CASSIOLATO, José Eduardo; LASTRES, Helena M. M.; STALLIVIERI, Fabio. **Arranjos Produtivos Locais: uma alternativa para o desenvolvimento**. – Rio de Janeiro: E-papers, 2008.

COURLET, Claude. Os sistemas produtivos localizados: da definição ao modelo. IN: **Eisforia**. Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Agrárias, Programa de Pós-Graduação em Agrossistemas – V. 1, N. 1 (jan./jun. 2003) p. 49 - 80.

COUTINHO, Luciano. Novas políticas para promoção de arranjos produtivos locais e a atuação do BNDES. IN: CASSIOLATO, José Eduardo; LASTRES, Helena M. M.; STALLIVIERI, Fabio. **Arranjos Produtivos Locais: uma alternativa para o desenvolvimento**. – Rio de Janeiro: E-papers, 2008.

BOMFIM, Luiz Fernando Costa; COSTA, Ivanaldo Vieira Gomes; BENVENUTI, Sara Maria Pinotti. **Projeto Cadastro da Infra-Estrutura Hídrica do Nordeste**: Estado de Sergipe. Diagnóstico do Município de Itabaiana - Aracaju: CPRM, 2002.

D'ABADIA, Maria Idelma Vieira; ALMEIDA, Maria Geralda de. Festas Religiosas e pós-moderna IN: **GEONORDESTE**, ano XX, n 2, p. 57 – 80.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Mini Aurélio: século XXI escolar**. 4ª Ed. – Editora Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 2001.

FGV- Fundação Getúlio Vargas. **Economia: Arranjos Produtivos**. VOL.4 • Nº3 • AGO./OUT. 2005.

FREITAS, J. C. de; SILVA, W. S. Desenvolvimento Local por uma perspectiva sistêmica: avaliação macro ambiental de um município do Sul de Minas Gerais. IN: **Revista Gestão & Conhecimento** – Poços de Caldas/MG, Edição Especial, Nov./2012.

FUINI, Lucas Labigalini. Os Arranjos Produtivos Locais (APLs): uma breve explanação sobre o tema. IN: **GeoTextos**, vol. 9, n. 2, dez. 2013. p.p. 57-83.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. ‘Clusters’ e Distritos Industriais: estudos de casos em países selecionados e implicações de política. IN: **Planejamento e Políticas Públicas**. n 21, Jun. 2000.

GERTLER, Meric S. Uma geografia econômica cultural da produção. IN: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. **Economia, Cultura e Espaço**. – Rio de Janeiro: EdUERJ, 2010.

GOIS, Maria Euza de Menzes. “... **A glória do passado e tristeza do presente**”: memórias do perímetro irrigado do Açude da Maecela em Itabaiana – SE (1958 – 1980). Monografia (Licenciatura em História) – Polo Regional de Itabaiana – Programa de Qualificação Docente II. Departamento de História, Centro de Educação e Ciências Humanas, UFS, 2002.

GONÇALVES, Anderson Tiago Peixoto; LEITE, Maria Silene Alexandre; SILVA, Ricardo Moreira da. Um estudo preliminar sobre as definições e as diferenças dos principais tipos de arranjos empresariais. IN: **Revista Produção Online** – Florianópolis/SC, v. 12, n. 3, p.p. 827 – 854, jul./set. 2012.

Guia de Itabaiana. **Itabaiana e sua história**

Disponível em: www.guiadeitabaiana.com.br/artigos/historico.pdf

Acessado em: 17/12/2015.

HAESBAERT, Rogério. Identidades Territoriais In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). **Manifestações da cultura no espaço**. – Rio de Janeiro: EdUERJ, 1999. p. 169 – 190.

_____, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multi-territorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAN, Gregório Won Suk. Desenvolvimento local: os desafios frente à globalização hegemônica. IN: **Vitrine da Conjuntura** – Curitiba, V. 2, N. 2, abril 2009.

HANSEN, Dean Lee. Análise das políticas de apoio para Arranjos Produtivos Locais no estado de Sergipe. IN: APOLINÁRIO, Valdênia; SILVA, Maria Lussieu da (org). **Políticas para Arranjos Produtivos Locais**: Análise em estudos do Nordeste e Amazônia Legal – Natal, RN: EDUFRAN, 2010.

IBAMA, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis. **Plano Operativo de Prevenção e Combate aos Incêndios Florestais no Parque Nacional da Serra de Itabaiana**. Itabaiana/SE – 2006.

Disponível em: www.ibama.gov.br/phocadownload/category/44-p?download=2356

Acessado em: 01/07/2016

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/home> > Acesso em 02 dezembro de 2015.

_____. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/home/> > acesso em 02 de Dezembro de 2015.

_____. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/home/> > acesso em 28 de junho de 2016.

JESUS, Daniela Regina Santos de. **Arranjos Produtivos Locais de Sergipe**: caracterização, política e articulação comercial. Dissertação (Mestrado Profissional em Desenvolvimento Regional e Gestão de Empreendimentos Locais) – Núcleo de Pós- Graduação e Pesquisa em Economia, Pró-Reitoria de Pós- Graduação e Pesquisa, Universidade Federal de Sergipe– São Cristóvão, 2010.146 f.

LASTRES, Helena M. M.; CASSIOLATO, José Eduardo. Políticas para promoção de Arranjos Produtivos e Inovativos Locais de Micro e Pequenas Empresas: conceito, vantagens e restrições. IN: **RedeSist** – Rio de Janeiro – maio de 2003.

JORNAL DA CIDADE. **Comunidade Católica comemora o dia de Santo Antônio**. 2014
Disponível em: <http://www.jornaldacidade.net/noticia-leitura/69/50835/comunidade-catolica-comemora-o-dia-de-santo-antonio.html#.Vh2URfV8PIV>
Acessado em: 07/10/2014.

LIMA, Rodrigo Rocha Pereira. **Território e arranjos produtivos locais em Sergipe: em busca da endogeneização do desenvolvimento**. São Cristóvão, 2008, 175 f. – Dissertação (Mestrado Profissional em Desenvolvimento Regional e Gestão de Empreendimentos Locais) Universidade Federal de Sergipe, 2008.

LOIOLA, Maria Iracema Bezerra; ROQUE, Alan de Araújo; OLIVEIRA, Ana Cláudia Pereira de. Caatinga: vegetação do semiárido brasileiro. IN: **Ecologi@**. n 4, 2012, p.p. 14 – 19.

JURKEVICS, Vera Irene. Festas religiosas: a materialidade da fé. IN: **História: Questões & Debates**, Editora UFPR - Curitiba, 2005, n. 43, p. 73-86

MARIANI, Milton Augusto Pasquotto; ARRUDA, Dyego de Oliveira. Território, Territorialidades e desenvolvimento local: um estudo de caso dos empreendimentos econômicos solidários de Corumbá/MS. IN: **Anais 48º Congresso da SOBER** – Campo Grande/MS, 2010.

MAROCHI, Maria Leni Gapski. Considerações sobre modelos de produção e a psicologia do trabalho. IN: **Rev. FAE**, Curitiba, v. 5, n. 1, p. 15 – 58, jan/abr. 2002.

MARTELETO, Regina Maria; SILVA, Antonio Braz de Oliveira. Redes e capital social: o enfoque da informação para o desenvolvimento local. IN: **CI. INF** – Brasília, V. 33, n 3, p. 41 – 49, set/dez 2004.

MARTINS, Sérgio Ricardo Oliveira. Desenvolvimento Local: questões conceituais e metodológicas. IN: **Revista Internacional de Desenvolvimento Local**. Vol. 3, N. 5, Set. 2002, p. 51 – 59.

MEDEIROS, Rosa Maria Vieira. Território, espaço de identidade In: SAQUET, Marcos Aurelio; SPOSITO, Eliseu Savério (org.). **Territórios e territorialidades**: Teorias, processos e conflitos. – 1 ed. – São Paulo: Expressão, 2009, p. 217 – 228.

MENDONÇA, Carlos. **Vidas em Trânsito**: a surpreendente e emocionante história dos caminhoneiros. Itabaiana/SE: NCA, 2012.

_____. **A Itabaiana Grande de Euclides e Manoel Teles**. – Aracaju/SE: Info Graphics, 2014.

_____. **Na feira de Itabaiana tem?** Itabaiana: InfoGraphics, 2011.

MELO, Ricardo Lacerda; HANSEN, Dean Lee. **Desenvolvimento regional e local**: novas e velhas questões. São Cristóvão: UFS, 2007.

MENEZES, Sônia de Souza Mendonça. **A força nos laços de proximidade na tradição e inovação no/do território sergipano das fabriquetas de queijo**– São Cristóvão, Se, 2009. 359 f. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão. 2009.

MILANI, Carlos. Teorias do Capital Social e Desenvolvimento Local: lições a partir de da experiência de Pintados (Bahia/Brasil). IN: **Conferência Regional ISTR – LAC** – San José ; Costa Rica: outubro, 2003.

MORAES, Jorge Luiz Amaral de. Capital Social e políticas públicas para o desenvolvimento regional sustentável. IN: **Revista Centro de Ciências Administrativas**. – Fortaleza, Vol 9, n 2, p. 196 – 205, 2003.

MORIGI, Josimari de Brito; SOUZA, Adalberto Dias de. A importância do Arranjo Produtivo Local (APL) da saúde de Campo Mourão-PR como estratégia de desenvolvimento local/regional e fortalecimento das empresas de pequeno porte. IN: **III Encontro de Produção Científica e Tecnológica**. Campo Mourão-PR, 2012.

MULS, Leonardo Marco. Desenvolvimento Local, Espaço e Território: o conceito de capital social e a importância da formação de redes entre organismos e instituições locais. IN: **Revista Economia** – Brasília (DF), V. 9, N. 01, p. 01 – 21, Jan./Abr. 2008.

OLIVEIRA, Christian Denny Monteiro. Festas populares religiosas e suas dinâmicas espaciais. IN: **Mercator** - Revista de Geografia da UFC - Universidade Federal do Ceará - Fortaleza, Brasil, vol. 6, núm. 11, 2007, pp. 23-32.

OLIVEIRA, Ivana Silva Sobral. **Estratégias para o planejamento e gestão do ecoturismo do Parque Nacional da Serra de Itabaiana, SE** – Dissertação (Mestrado em Agroecologia) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2008, 138 f.

OLIVEIRA, Michele Santos; HANSEN, Dean Lee. Arranjos produtivos locais: políticas e ações de Sergipe. IN: MELO, Ricardo Oliveira Lacerda de; HANSEN, Dean Lee (orgs.).

Estudos Regionais: Dinâmicas econômicas e alternativas para políticas públicas – São Cristóvão: Editora UFS, 2013, p. 213 – 270.

OLIVEIRA, Osmundo Soares de. **Relações entre tecnologia e sustentabilidade da produção de milho em Sergipe a partir de indicadores biológicos da qualidade do solo.** Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Núcleo de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Programa Regional de Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal de Sergipe, 2011. – São Cristóvão, 2011. 85 f.

PEREIRA, Anísio Baptista. Mata Atlântica: uma abordagem geográfica. IN: **NUCLEUS**. Vol. 6, n 1, 2009, p.p. 27 – 53.

PEREIRA, Maryna Martins Nunes. Autogestão e Toyotismo: os modelos que se completam. IN: **XXXII ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO**. Bento Gonçalves, RS, Brasil, 15 a 18 de outubro de 2012.

PERES, Christiane Stefani. A previsão constitucional do bioma Mata Atlântica. IN: **Revista Brasileira de Direito Constitucional – RBDC**. n 16 – jul./dez. 2010. p.p. 109 – 119.

PÊSSOA, Vera Lúcia Salazar. Geografia e Pesquisa Qualitativa: um olhar sobre o processo investigativo. IN: **Geo UERJ**. Nº 23, Vol. 1, 2012, p. 04 – 18.

PUTNAM, Robert D. **Comunidades e democracia:** a experiência da Itália moderna. Tradução: Luiz Alberto Monjardim – 2ª ed. – Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** Tradução: FRANÇA, Maria Cecília – São Paulo: Editora Ática, 1993.

REZENDE, José Lima de; MENZES, Sônia de Souza M. A Tradição das Iguarias Derivadas da Mandioca no Município de Itabaiana (SE): cultura e geração de renda. IN: **Ateliê Geográfico** - Goiânia/GO – Vol. 7, n 2, p.p. 283 – 302, ago/2013.

SANTOS, Clêane Oliveira dos; PINTO, Josefa Eliane Santana de Siqueira. Questões socioambientais nos perímetros irrigados no município de Itabaiana/SE. IN: **Anais XVI Encontro Nacional de Geógrafos**. – Porto Alegre/RS, 2010.

SANTOS, Fabiana; CROCCO, Marco; LEMOS, Mauro B. **Arranjos e sistemas produtivos locais em “espaços industriais” periféricos:** estudo comparativo de dois casos brasileiros. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2002.

SANTOS, Josivaldo da Silva. **“Em tempos de louvor a Santo Antônio...”:** Tradição, fé e mudança na Festa dos Caminhoneiros em Itabaiana/SE (1970-1997). Monografia (Licenciatura em História) – Pólo Regional de Itabaiana, Programa de Qualificação Docente II – Departamento de História – Centro de Educação e Ciências Humanas, UFS, 2002.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** – São Paulo: Editora Hucitec, 1982.

_____. **Espaço & Método** – São Paulo: Editora Nobel, 1985.

_____. **O espaço dividido:** os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Tradução: Myrna T. Rego Viana. – 2ª ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Por uma outra globalização:** do pensamento único à consciência universal. – 19º ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.

SANTOS, Gustavo Antônio Galvão dos; DINIZ, Eduardo José; BARBOSA, Eduardo Kaplan. Aglomerações, Arranjos Produtivos Locais e Vantagens Competitivas Locacionais. IN: **Revista do BNDES** – Rio de Janeiro, v. 11, n. 22, Dez. 2004, p. 151 – 179.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagens e Concepções de Território.** São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. O território: diferentes interpretações na literatura italiana. In: RIBAS, A. D.; SPOSITO, E. S.; SAQUET, M. A. **Território e Desenvolvimento:** diferentes abordagens. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004.

SARAIVA, Adriano Lopes; COSTA SILVA, Josué da. Espacialidade das festas religiosas em comunidades ribeirinhas em Porto Velho, Rondônia. IN: **ESPAÇO E CULTURA**, UERJ, RJ, N. 24, P. 7-18, JUL./DEZ. DE 2008.

SERGIPE. **Portal do Núcleo Estadual de Arranjos Produtivos Locais** – Sergipe. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico da Ciência e Tecnologia e do Turismo. Disponível em: <http://www.neapl.sedetec.se.gov.br/> - Acessado em: 12 de Nov. de 2014.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. IN: SILVEIRA, Márcio Rogério. **Circulação, transporte e logísticas diferentes perspectivas.** – 1ª ed. – São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 21 – 68.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial.** – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SPOSITO. Savério Eliseu. **Redes e cidades.** São Paulo: Editora UNESP, 2008.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso. O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. IN: **AATR** – Bahia – 2002.

TUAN, Yi – Fu. **Topofilia:** um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. – São Paulo: DIFEL, 1980.

VAINFAS, Ronaldo. Santo Antônio na América portuguesa: religiosidade e política. IN: **REVISTA USP**, São Paulo, n.57, p. 28-37, março/maio 2003.

WOORTMANN, Ellen F. **Herdeiros, parentes e compadres:** colonos do Sul e sitiante do Nordeste. – São Paulo – Brasília: HUCITEC Ltda., 1995.

Apêndice

Apêndice 01 – Questionário aplicado aos participantes da Festa dos Caminhoneiros.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

POSGRAP- PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGeo

1 – Identificação

1.1 – Nome: _____

1.2 Cidade/Estado de origem: _____

2 – Em relação a profissão

2.1 - Há quanto tempo é caminhoneiro? _____

2.2 – Porque você escolheu essa profissão?

2.3 – Se não fosse caminhoneiro que outra profissão teria? _____

2.4 – Para você quais os principais problemas enfrentados pelos caminhoneiros?

2.5 – O que você acha que poderia ser feito pelo poder público para melhorar as condições de trabalho dos caminhoneiros?

2.6 – Você gostaria que seu filho fosse caminhoneiro () Sim () Não

Justifique:

3 – Sobre a festa dos caminhoneiros

3.1 - Há quanto tempo frequenta a festa dos caminhoneiros? _____

3.2 – Você já ouviu falar de alguma outra festa pelo Brasil que enalteça a figura do caminhoneiro? () Sim () Não

Caso a resposta anterior seja “Sim” citar qual: _____

3.3 – Qual momento da festa você mais gosta e porque?

3.4 – Você já passou algum ano longe da festa e por quê?

3.5 – Caso a resposta anterior seja positiva, qual foi a sensação?

3.6 – Você percebe modificações na festa dos caminhoneiros de quando você começou a frequentar para os dias atuais? () Sim () Não

Caso a resposta anterior seja positiva citar quais forma essas mudanças:

3.6 - Das datas comemorativas do calendário para você qual a mais importante e porque?

3.7 – Você é devoto de Santo Antônio? () Sim () Não

Apêndice 02 – Questionário aplicado com os donos das fábricas de carrocerias de caminhões



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

POSGRAP- PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGeo

- 1 – Nome do proprietário: _____
- 2 – Nome fantasia da empresa: _____
- 3 – Qual tipo de carroceria produz? _____

- 4 – Qual tipo de carroceria é mais procurada pelos clientes? _____

4.2 – Por quê? _____

- 5 – Há quanto tempo a empresa está no mercado? _____

- 6 – A empresa foi adquirida de terceiro ou vem sendo repassada na família? _____

- 6.2 – Caso a resposta anterior seja família, qual o grau de parentesco?

() Pai () Avó () Tios () Irmãos Outros: _____

- 7 – Geralmente seus clientes são de:

() Itabaiana () Outros municípios de Sergipe () Municípios de outros estados

- 7.1- Caso tenho clientes de outros estados de onde são? _____

- 8 – Você acredita existir algum diferencial entre as carrocerias produzidas em Itabaiana para as concorrentes? () Sim () Não

- 8.1 – Caso a resposta anterior seja positiva, qual? _____

- 9 – Desde que começou a trabalhar produzindo carrocerias existiram alterações? () sim () não

- 9.1 – Caso a resposta anterior seja positiva, qual ou quais forma as alterações? _____

- 10 – Como você classifica a sua relação com os demais empresários do segmento?

() Bom () Regular () Ruim () Péssimo

- 11- Existe alguma cooperação ou troca de experiências entre os empresários do segmento?

() Sim () Não

11.1 – Caso a resposta anterior seja positiva citar um exemplo:

11.2 – Caso a resposta anterior seja negativa, você acha que deveria existir um dialogo entre os empresários desse setor? Por quê?

12 – Há concorrência entre as empresas desse segmento? () Sim () Não

13 – As empresas do ramo de produção de carrocerias de caminhões possuem algum apoio do poder público? () Sim () Não

13.1 - Caso a resposta anterior seja positiva esse apoio é mais presentes do poder municipal, estadual ou federal? _____

14 – Você já ouviu falar em APL? () Sim () Não

14.1 - Caso a resposta anterior seja positiva, o que significa esse termo?

15 - Algum órgão público já procurou a sua empresa para falar sobre APL?() Sim () Não